385.4
T87c

LES CHEMINS DE FER FR...

LEUR HISTOIRE

Leurs Rapports financiers avec l'Etat et l'Epargne

CONFÉRENCE PUBLIQUE

Faite au Théâtre de Dieppe, le Vendredi 19 Avril 1895
en présence de plus d'un millier d'Electeurs

PAR

ALBERT JUBAULT

Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de marine en retraite

PRIX : 50 CENTIMES

DIEPPE

IMPRIMERIE DIEPPOISE
Directeur : Ed. Dequen
194, GRANDE-RUE, 194

1895

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

LEUR HISTOIRE

Leurs Rapports financiers avec l'Etat et l'Epargne

CONFÉRENCE PUBLIQUE

Faite au Théâtre de Dieppe, le Vendredi 19 Avril 1895
en présence de plus d'un millier d'Electeurs

PAR

ALBERT JUBAULT
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de marine en retraite

DIEPPE
—
IMPRIMERIE DIEPPOISE
Directeur : Ed. Dequen
194, GRANDE-RUE, 194
—
1895

385.44
J61c

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

LEUR HISTOIRE

Leurs Rapports financiers avec l'Etat et l'Epargne

MESSIEURS,

Je ne vous ferai pas l'injure de m'excuser de traiter devant vous la question délicate, complexe, aride, mais aussi passionnante, des Chemins de fer dans leurs rapports financiers avec l'Etat et la fortune privée.

Dans un pays comme le nôtre, chargé d'une dette publique que l'on peut estimer à TRENTE-DEUX MILLIARDS environ — non compris les dettes communales et départementales qui s'élèvent à TROIS MILLIARDS ET DEMI — on comprend facilement quelle perturbation effroyable pour l'épargne résulterait d'une crise sur les Chemins de fer représentant un capital de 18 MILLIARDS 500 MILLIONS qui sont prélevés sur elle. Cette crise, Messieurs, aurait une répercussion formidable et désastreuse sur la fortune publique. Il ne faut pas se le dissimuler, la grosse question financière de l'heure présente est celle des CHEMINS DE FER. Elle peut se dénouer heureusement,—si non facilement,—à condition que tout le monde — Etat et Compagnies — apporte une prudence extrême, une sagesse réfléchie, un grand esprit d'équité, une grande bonne volonté dans la recherche de la solution à intervenir, si l'état de chose actuel a besoin d'être modifié.

Dans ce discours, les chiffres vont jouer un rôle prépondérant ; eux seuls seront éloquents ; je vais m'efforcer de les grouper de telle façon que vous puissiez sortir d'ici avec une conviction raisonnée sur la question.

* * *

Je dois d'abord justifier à vos yeux le titre même donné à cette conférence ; ce faisant, j'introduirai dès le début de la clarté dans le sujet que je me propose de développer.

729366

Les Rapports financiers des Chemins de Fer avec l'Etat résultent de leurs engagements réciproques ; leur étendue se mesure par les chiffres suivants inscrits dans le Budget de 1895 :

Garanties d'intérêts pour les chemins de fer français.

Les 5 grandes Compagnies.	
La Compagine du Rhône au Mont-Cenis.	
Sud de la France	92.100.000 fr.
Economiques.	
Départementaux.	
Tunisiens	2.300.000 fr.
Algériens	23.000.000
formant un total de.	117.400.000 fr.

pour les garanties d'intérêts seulement. Mais pour évaluer la totalité des charges publiques afférentes aux chemins de fer, il y a lieu de se reporter à divers chapitres du Budget du Ministère des Travaux publics et des Finances. On y trouve un ensemble de dépenses qui, sous diverses dénominations — dépenses obligatoires assimilables à des dettes d'Etat, dettes remboursables à terme ou par annuités — portent au total de *245 millions* le chiffre que l'Etat devra payer aux Compagnies en 1895.

Vous voyez maintenant quels sont les rapports financiers de l'Etat avec les Chemins de Fer ! Vous en comprenez bien, n'est-ce pas, l'étendue, la gravité ? Vous saisissez déjà le lien étroit de solidarité qui lie le sort des uns et de l'autre, c'est-à-dire des Chemins de Fer et de l'Etat ?

Messieurs, les rapports financiers des Chemins de Fer avec la fortune privée se traduisent également par des chiffres. Des chiffres ! encore une fois? Vous n'allez entendre parler que de celà dans ce discours. Si je suis clair, si je les fais intervenir judicieusement, si, enfin, vous me prêtez une oreille attentive, nous arriverons à nous entendre facilement et cette étude passionnante vous paraitra moins aride qu'elle ne le semble de prime abord.

Au 31 décembre 1892, la situation du capital des six grandes compagnies était la suivante :

3.059.000 actions représentant un capital-actions à amortir de 1.477.000.000 fr.

33.875.790 obligations représentant un capital-obligations de 17.126.508.000 fr.

Maintenant que j'ai justifié à vos yeux le titre donné à ce discours, il me faut encore avant d'entrer dans le cœur même de mon sujet vous expliquer pourquoi ce discours. Il a pour objet de vous faire connaître cette question des chemins de fer, question si mal connue de l'immense majorité de ceux mêmes dont les votes disposent de la fortune publique. Quand vous la connaîtrez, quand vous saurez sur quelle garantie repose le placement de vos économies, petites ou grandes, confiées à l'industrie des Chemins de Fer, vous serez moins prompts à vous émouvoir des assauts malhonnêtes d'une spéculation éhontée.

La spéculation, du moins une certaine spéculation, — celle malheureusement la plus pratiquée — voilà l'ennemi ! Voilà l'ennemi contre lequel je voudrais mettre en garde l'Epargne péniblement, laborieusement, honnêtement accumulée. C'est la petite Epargne que je veux défendre, parce qu'elle est l'objectif de la spéculation qui sait fort bien que ses détenteurs sont les plus prompts à s'alarmer, à cause de leur ignorance même des évènements qui agitent la bourse, de leur impossibilité de les contrôler et de les analyser.

La spéculation malhonnête est celle qui sème l'alarme sans raison, qui opère un travail de taupe pour ruiner les entreprises les plus légitimes et les plus sérieuses, qui dépose calomnies et insinuations perfides dans les journaux financiers ou dans la presse vénale ! La spéculation malhonnête pratique l'achat des consciences parlementaires ; nous en avons des exemples récen's dans les affaires du Panama et des Chemins de Fer du Sud — pour ne parler que de celles-là ! — On l'a vue s'acharner sans vergogne, pendant dix mois, après nos valeurs de Chemins de Fer, valeurs qui jouissaient d'une renommée aussi bonne que celle de la rente. Pendant qu'elle accomplissait cette antipatriotique besogne, elle poursuivait à l'aide d'un syndicat bien connu à Paris, la hausse de la rente italienne et la faisait monter à un taux que ne justifient ni la situation économique, ni la situation financière de ce pays. Notre marché s'encombrait de titres de rente italiens ; notre or franchissait la frontière pour se transformer en acier avec lequel on se propose de trouer au plus tôt des poitrines francaises. Bête odieuse, malfaisante et jamais repue, la spéculation est à l'affût de tout ce qui est sain et bien vivant, de tout ce qui présente les apparences de la richesse et de la prospérité.

Voulez-vous la voir à l'œuvre ? Reportons-nous à quelques

mois en arrière, à l'époque où survint le désaccord entre l'Etat et deux Compagnies, le Midi et l'Orléans, relativement à la durée de la garantie d'intérêt. Que voyons-nous? Je prends dans la Bourse du 17 Mai 1894, le cours des actions et des obligations des six grandes compagnies ; dans celle du 21 Juin de la même année, les cours correspondant à cette date. Eh bien ! par un calcul très simple, je constate, pour cet intervalle, une diminution de 350,465,000 francs sur le capital-actions. Pendant le même temps,le capital-obligations, si difficile à émouvoir, subissait une diminution d'un peu plus de 100 millions.

Voici le tableau de cette baisse :

NOMS des COMPAGNIES	VALEUR des Actions le 17 Mai	VALEUR des Actions le 21 Juin	NOMBRE des Actions de chaque compagnie	DIMINUTION du CAPITAL-ACTION
Midi	1350 fr.	1095 fr.	250.000	63.750.000 fr.
Orléans	1606	1438	600.000	100.800.000
Ouest	1118	1085	300.000	9.900.000
Paris-Lyon	1510	1350	800.000	128.000.000
Nord	1810	1805	525.000	28.875.000
Est	954	921	580.000	19.140.000

Eh bien ! Messieurs, pendant plusieurs mois, jusqu'au jour où le Conseil d'État rendit son jugement dans le différend survenu entre le Midi et l'Orléans avec l'Etat, jugement favorable aux deux compagnies, jusqu'à ce jour-là, nos actions de Chemins de fer furent le jouet de la spéculation. Si le public avait été mieux édifié sur la valeur des titres qu'il avait en main, il n'aurait pas pris peur, la baisse formidable dont je vous parlais ne se serait pas produite au moins sur les titres des Compagnies hors de cause. Mais le public ne savait pas ! Chaque jour, il lisait dans une certaine presse des articles fulminants contre ces horribles Compagnies ; on lui laissait entrevoir la possibilité d'annuler les conventions de 1883. Le public arriva à douter de la valeur du papier qu'il avait en main ; il vendit, il vendit longtemps, à la grande joie des malins cachés dans la coulisse qui, eux, achetaient, espérant bien réaliser d'immenses bénéfices après une hausse qui était inévitable — et qui s'est produite.

C'est une histoire singulièrement suggestive que celle de la spéculation dans cette dernière moitié du XIXe siècle. Le penseur y trouve matière à de douloureuses réflexions. Le cœur saigne à contempler toutes les ruines qu'elle a entassées, à la pensée des désespoirs qu'elle a fait naître et des misères dont elle est responsable. Son histoire, semblable à celle de lady Macbeth, est pleine de sang. Comme cette reine, torturée par le remords, elle pourrait s'écrier : « *Quoi ! ces mains ne seront « jamais propres ! Il y a là, toujours là, une odeur de sang que « tous les parfums de l'Arabie ne parviendraient pas à désinfecter.*

Est-ce que j'exagère, Messieurs ? Réfléchissez donc à tous les suicides dont la spéculation est l'unique cause. Remontant vers le passé, laissez-moi vous conduire jusque dans ce Mexique où blanchissent les os de milliers de Français, et pourquoi ? Vous le savez, cette expédition a été faite pour mener à bien les spéculations financières du banquier Jœcker et de son associé de Morny. Jœcker fut exécuté à Paris par les communards, c'est ce qu'ils ont fait de moins de mal ! N'allez-vous pas vous attendrir sur la mort de cet homme ? Quand, par la pensée, j'entends le sifflement des balles qui le frappèrent, je me dis : « Laissez ! laissez s'accomplir la justice de Dieu ! »

Pardon de cette digression, revenons à notre aride sujet.

Avant de faire, à grands traits, au pas de course, l'histoire des Chemins de fer français, je tiens à répondre à l'objection suivante qui pourrait m'être faite. En défendant avec chaleur le capital engagé dans les Chemins de fer, ne vous faites-vous pas le défenseur d'un monopole ; ne vous constituez-vous pas gratuitement le champion d'une infime minorité de riches capitalistes ? Cela nous conduit naturellement à examiner la provenance des capitaux engagés dans l'industrie des Chemins de fer, à rechercher de combien de mains ils sortent. Messieurs, je trouve la réponse à vous faire dans le discours de M. Deschanel, discours prononcé à la Chambre dans la séance du 20 novembre 1894, à propos de la fameuse interpellation de M. Jules Guesde sur le collectivisme. Cette réponse, la voici :

« *A qui appartiennent les six grandes compagnies ? Au total, « pour les six grandes Compagnies réunies, nous trouvons une « moyenne de 12 à 19 actions par certificat nominatif, soit un « capital de 13.500 à 27.000 francs ; et une moyenne de 32 obli- « gations par certificat nominatif, soit un capital de 15.000 francs « environ. Les titres au porteur sont disséminés dans un plus « grand nombre de mains.*

« *Les Compagnies de Chemins de fer sont donc le patrimoine* « *de plusieurs centaines de mille de familles françaises.* »

Messieurs, dans une démocratie, il faut se méfier des légendes. Il en est une, malheureusement trop répandue dans les classes laborieuses, soigneusement entretenue par certains politiciens, c'est celle qui tend à montrer les Compagnies comme appartenant à une infime ploutocratie. C'est faux ! je viens d'en faire la preuve que je tiens à confirmer encore, la chose en vaut la peine, en vous présentant la réponse d'un député-rapporteur à l'honorable M. Lockroy, combattant les conventions.

« *Je sais très bien qu'il y a, non seulement dans les régions* « *parlementaires, mais dans le public, un préjugé sur la façon* « *dont les actions de Chemins de fer sont réparties.*

« *Ce préjugé n'existe probablement pas dans l'esprit de tous,* « *puis qu'on m'interrompt pour dénier ce que j'avance ; mais* « *j'affirme qu'il y a, sinon ici, du moins dans nombre de lieux* « *où l'on s'occupe de questions économiques et financières, cette* « *opinion que, s'il est vrai que les obligations de chemins de fer* « *sont réparties entre un grand nombre de mains, il n'en est pas* « *de même des actions, que toutes les actions, que tous ces* « *capitaux considérables, dont le total atteint des centaines de* « *millions, sont concentrés entre les mains de quelques centaines* « *de personnes seulement.*

« *C'est une erreur ; les actions de Chemins de fer sont épar-* « *pillées, émiettées en un grand nombre de mains, presqu'é-* « *quivalent, toutes proportions gardées, au nombre des porteurs* « *d'obligations.*

« *Je vous citerai deux Compagnies. Voici quelle est la* « *répartition des actions de la Compagnie d'Orléans :*

« *Cette Compagnie a 600.000 actions : 302.916 nominatives et* « *297.684 au porteur.*

« *Ses 302.916 actions nominatives sont ainsi réparties : 6.512* « *actionnaires en possédant de 1 à 10.*

« *5.120 en possédant de 11 à 100.*

« *425 en possédant plus de 100.*

« *Voilà donc 12.057 porteurs d'actions nominatives qui, en* « *général, sont plus particulièrement concentrées dans les mêmes* « *mains.*

« *Les actions au porteur, à cause de leur mobilité plus grande,* « *sont réparties en un nombre de mains plus considérable* « *encore : on estime, en effet, que les 297.084 actions au porteur* « *sont aux mains de 29.700 actionnaires. Pour cette seule*

« *Compagnie, la féodalité financière se compose de 45.000 action-*
« *naires possédant une moyenne de 14 actions.*

« *Je sais qu'on reconnait généralement qu'en effet, les actions*
« *de cinq des grandes Compagnies sont assez disséminées dans*
« *les mains du public ; mais, dit-on, il y a une Compagnie qui a*
« *échappé à la loi commune : c'est le Nord. Eh bien, Messieurs,*
« *voici le tableau de la répartition des actions du Nord :*

« *Total du nombre des actions : 525.000. Elles sont réparties*
« *entre 25.000 actionnaires.*

« *Ainsi, l'armée féodale du Nord se compose de 25.000*
« *personnes, celle de l'Orléans de 45.000. On peut donc évaluer*
« *ces deux armées à 70.000.*

« *La démonstration que je veux faire a pour but de dissiper le*
« *préjugé généralement répandu que les actions de Chemins de*
« *fer sont dans les mains de quelques banquiers ; elles sont le*
« *patrimoine d'environ 300.000 familles françaises. Je ne*
« *comprends ici que les actionnaires ; les obligataires sont hors*
« *du débat.* »

Messieurs, la démocratie a mieux à faire que d'user ses forces à poursuivre la ruine, sous prétexte de détruire un monopole, d'une industrie que je qualifierai de *nationale*, tellement de familles françaises sont intéressées à sa propriété. La lancer sur une pareille piste, c'est commettre une mauvaise action. C'est toujours la politique de « l'os à ronger » que l'on jette aux foules pour détourner leur attention des justes revendications ; c'est la politique de ceux qui, ayant tout promis, sont impuissants à donner quelque chose.

*
* *

Il ressort donc bien de cette première partie de mon discours que les rapports financiers de l'Etat et de l'Epargne avec les Chemins de fer sont intimes, profonds. Ces trois entités, l'Etat, l'Épargne, les Compagnies forment une sorte de trinité dont les intérêts sont connexes ; l'un des membres de cette trinité ne peut être en souffrance sans que les deux autres ne s'en ressentent. J'ai établi également que l'industrie des Chemins de fer intéresse, non pas une ploutocratie, comme certains l'affirment en mentant effrontément, mais bien des millions de Français.

Messieurs, la science, l'industrie, le commerce ont une poésie particulière d'une étrange grandeur et qui découle des progrès accomplis, des comparaisons avec le passé, des

efforts du génie humain, des difficultés qu'il a surmontées, enfin des résultats obtenus.

Nous sommes loin du 27 Septembre 1828! Ce jour-là, Georges Stephenson fit marcher la première locomotive de Stockton à Darlington, en Angleterre. Depuis lors, jusqu'au 1er Octobre 1889 — (je prends ces renseignements dans l'*Europe politique et sociale*, de Maurice Bloch) — 571.775 kilomètres de voies ferrées ont été posées sur la terre, savoir : 214.258 k. en Europe, 28.415 en Asie, 8.309 en Afrique, 16.790 en Australie, 304.005 en Amérique, dont 251.291 aux Etats-Unis. Pour se rendre compte de la grandeur de l'œuvre accomplie, on peut la comparer à l'unité monétaire, le franc. Le résultat obtenu se chiffre par 68 milliards en Europe et 52 milliards aux Etats-Unis.

Messieurs, par un effort de la pensée, essayons de nous rendre compte de ce qui se passe à la surface du globe à l'heure même où j'ai l'honneur de parler devant vous. A travers les ténèbres épaisses de la nuit, ou sous l'éclatante lumière du soleil ; ici, malgré le vent, la pluie, la neige ; là, sous une chaleur étouffante, torride; s'engouffrant sous les immenses assises des Alpes ; gravissant péniblement les rampes escarpées des Andes, depuis Lima jusqu'à l'Oroya ; franchissant le Forth sur le plus grand pont du monde ; courant à travers le steppe désolé du Turkestan ou les solitudes sauvages et redoutées du Cayor, que se passe-t-il ? que voyons-nous ? Nous voyons des multitudes de petites voitures aux formes particulières portant des hommes, des marchandises, s'avancer sur le rail d'acier, là, lentement, ici rapidement, ailleurs follement — on atteint des vitesses de 120 à 130 kilomètres aux Etats-Unis — entraînées par la vapeur asservie par le génie de l'homme. Une armée de travailleurs est là, debout, attentive, l'œil fixé sur l'horloge — car tout doit se faire à la minute sous peine de terribles catastrophes — surveillant, réglant tout ; il s'agit, en effet, de mettre en mouvement une immense machinerie. Grâce à elle, par année, 2 milliards de voyageurs sont transportés, 10 milliards de quintaux de marchandises sont déplacés. Mais tout cela, Messieurs, c'est purement et simplement merveilleux ! L'esprit reste confondu devant l'œuvre accomplie, devant les transformations formidables dont elle est la cause dans l'ordre moral, économique et social.

Les chemins de fer, Messieurs, ont produit la plus grande révolution économique que le monde ait jamais vue. C'est

d'eux que l'on peut dire : « Ils ont renouvelé la face de la terre. » La rapidité des transports, leur bon marché inouï, ces deux choses jointes à l'exode des capitaux européens qui vont chercher dans des pays nouveaux une rémunération fructueuse qu'ils ne trouvent plus dans nos vieilles sociétés, voilà l'origine du malaise dont souffre l'Europe. On peut dire que notre vieux monde, n'ayant pas su prévoir les conséquences de la force nouvelle — la vapeur — expie par des crises économiques la faute de son imprévoyance. Nous aurons beau élever des barrières artificielles pour fermer nos marchés à tous les produits exotiques si vite et si économiquement transportés de tous les coins du monde, nos efforts seront vains ! Semblables aux sables que le vent accumule au pied des obstacles qu'on leur oppose et qui montent, montent toujours et finissent par les déborder, ainsi il en sera des produits étrangers. Je suis bien loin de blâmer l'obstacle douanier qu'on leur oppose, mais sincèrement, je ne vois là qu'un expédient. C'est dans une autre voie que nous devons chercher à lutter contre la concurrence étrangère, par exemple, dans une diminution des frais généraux de production résultant d'une réforme de l'impôt, de transports à bon marché, d'une stabilité plus grande à l'intérieur et d'une sécurité parfaite à l'extérieur, enfin d'une politique économique à laquelle nous tournons le dos avec notre budget de 3 milliards 428 millions.

Comment s'est construit ce gigantesque réseau ferré qui s'étend sur la terre comme un immense filet dont les mailles, avec le temps, se resserrent de plus en plus ? C'est ce que nous allons examiner.

Dès l'origine de la construction des Chemins de fer, deux systèmes simples et diamétralement opposés ont pris naissance. Tantôt la construction et l'exploitation ont été l'œuvre unique de l'initiative privée ; l'Angleterre et les Etats-Unis nous en offrent l'exemple ; tantôt la construction et l'exploitation des Chemins de fer ont été réservées exclusivement à l'État, comme en Belgique et dans plusieurs états de l'Allemagne. Le système adopté en France s'est ressenti de notre peu de foi, au début, dans l'avenir des Chemins de fer, de nos crises politiques et commerciales, de nos changements dans la forme du gouvernement. C'est un système un peu compliqué, dans lequel l'initiative particulière et l'action de l'Etat, les capitaux privés et les finances publiques ont été associées intimement. Je me hâte d'ajouter que, pour une fois, les défauts de notre

politique ne nous ont pas été préjudiciables ; car, malgré les incertitudes, les tâtonnements de plus d'un demi-siècle, nous possédons la meilleure organisation des Chemins de fer dans le monde.

Nous allons jeter un coup d'œil rapide et méthodique sur l'histoire des Chemins de Fer français ; nous la diviserons en plusieurs chapitres, en séries marquées par des dates importantes.

La 1re série partira de 1823, date de la première concession de chemin de fer en France — celui de Saint-Etienne à Andrézieux — elle ira jusqu'en 1833, année qui marque le point de départ de la législation des chemins de fer.

La 2e s'étendra de 1833 à 1842, année pendant laquelle le gouvernement élabore pour la première fois un programme complet des voies de communication.

La 3e ira de 1842 à 1859 ; nous assisterons dans cet intervalle à la formation des six grandes compagnies et à leur mariage de raison avec l'Etat ; ce dernier acte s'appelle les *conventions de 1859*. Cette date, Messieurs, est une date mémorable dans l'histoire des chemins de fer.

La 4e aura pour point de départ 1859 et pour point terminus 1876 qui ouvre une période nouvelle, celle de la formation d'un réseau d'Etat.

La dernière série nous conduira jusqu'en 1883, date célèbre entre toutes, celle des conventions qui règlent définitivement les rapports financiers de l'Etat avec les Compagnies.

Rassurez-vous, Messieurs, nous irons vite, très vite ; nous ne ferons que feuilleter cette histoire, qu'en indiquer les faits saillants ; nous ferons de l'histoire à vol d'oiseau pour avoir une vue d'ensemble. J'ai hâte, autant que vous, d'arriver à l'étude des *conventions de 1883* et d'examiner sincèrement, sans parti-pris, les conséquence de ce dernier contrat pour les Finances publiques et l'Epargne privée.

Le sujet que je traite est très aride, aussi m'excuserez-vous de l'égayer un peu aux dépens de grands politiques et d'illustres savants : cela nous consolera de n'être que des modestes et des humbles !

Une fois les rails posés, de graves théoriciens déclarèrent qu'il fallait préférer l'emploi des chevaux pour la traction à celui de la locomotive.

M. Thiers, pendant longtemps, n'attacha aucune importance à ce qu'il considérait comme un jeu d'enfant.

En 1838, le comte Jaubert s'exprimait ainsi à la Chambre :

« J'ai toujours déclaré que ce qu'il y avait de plus urgent, c'était « l'achèvement de nos canaux, tandis que les chemins de fer ne pouvaient

« être considérés que comme un luxe, comme le beau luxe d'une civili-
« sation avancée. »

De son côté, Arago rapporteur de la Commission des Chemins de fer, arrivait à trouver que, « du fait des voies ferrées, les frais de transit « des marchandises étrangères à travers la France diminueraient de « 2.803.000 francs à 1.031.000 francs. Ce serait, disait il, près de « 2 millions de capitaux étrangers qui se trouveraient enlevés annuel-« lement aux commissionnaires, aux rouliers, aux aubergistes, aux « marchands de chevaux, aux charrons. »

Voici un passage du discours d'Arago prononcé le 14 juin 1836, à l'occasion du vote de la loi sur le chemin de fer de Paris à Versailles :

« On a parlé tout-à-l'heure de toutes les merveilles du chemin de la « rive droite ; permettez-moi de vous présenter l'ombre du tableau. « Quelqu'un conteste-t-il que, dans l'intérieur de la terre, à la profon-« deur du souterrain, la température ne doive être à peu près constante « et de 10 degrés 1/2 centigrades ? Veut-on nier qu'à l'ombre et au Nord, « la température sera quelquefois de 30° ; que dans la tranchée qui « précédera le tunnel, elle s'élèvera de 10 à 15° de plus : Ceci une fois « admis, j'en appelle à tous les médecins pour décider si un abaisse-« ment subit de température n'amènera pas des conséquences fatales. « J'affirme sans hésiter que, dans ce passage subit, les personnes « sujettes à la transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront « des fluxions de poitrine, des pleurésies, des catarrhes. »

Je m'arrête sur cette citation empruntée au plus illustre de nos astronomes, persuadé que nous venons de faire une assez ample provision de douce gaieté pour continuer notre discours plus allègrement.

Dans la période qui s'étend de 1823 à 1833, l'initiative privée fait sortir de terre les premières voies ferrées ; ce sera son éternel honneur. On doit, retenir en ce qui concerne la France, sous peine d'ingratitude, les noms de Beaunier, des frères Seguin, Perdonnet, Talabot, des frères Pereire. La ville de Saint-Etienne fut le point central d'où partirent les premiers chemins de fer : Saint-Etienne à la Loire, Saint-Etienne à Lyon, Saint-Etienne à Andrézieux, etc., etc. Toutes les concessions accordées à cette époque émanèrent du seul pouvoir exécutif ; comme on n'avait guère foi au nouveau mode de transport, les concessions furent d'abord perpétuelles. Quant aux cahiers des charges, ils étaient très sommaires ; ils prévoyaient des tarifs de marchandises, mais ne s'occupaient pas des voyageurs. A signaler dans cette première période, la substitution de la traction par locomotive à celle par chevaux sur

la ligne de St-Etienne à Lyon, dans le courant de Juillet 1832.

En 1833, le développement des Chemins de fer encore plus à l'étranger qu'en France, force l'attention du Gouvernement. Les lois du 26 Avril et du 17 Juillet de la même année, marquent le terme de l'indifférence officielle. Ces lois donnent à l'Etat le droit de contrôle et de surveillance, la fixation d'un tarif maximum. Les concessions ne peuvent plus être que de *99 ans ;* à l'expiration de ce temps, l'Etat devient possesseur des lignes. Messieurs, voilà une décision d'une importance extrême, qu'il ne faudra plus jamais perdre de vue ; elle détermine pour toujours la situation réciproque de l'Etat et des Compagnies : celui-ci a la nue-propriété des voies ferrées dont les Compagnies n'ont que l'usufruit.

La seconde période que nous avons à examiner s'étend de 1833 à 1842. Pour en faire saisir le caractère, j'emprunte à M. Leroy-Beaulieu les lignes suivantes : *Toute cette industrie, celle des Chemins de fer, s'arrêta chez nous ; la réglementation en fut la cause et l'éternelle pétaudière des Chambres qui ne surent jamais se décider.* »

Dès 1837, d'interminables discussions s'engagent devant les Chambres pour savoir si les constructions seront faites par l'Etat ou par des Compagnies : on s'arrête finalement à ce dernier système. Alors commence une politique d'envie, de défiance et d'indécision envers les concessionnaires ; elle arrête tout essor, rend prodigieusement lentes les premières constructions. En 1838, des concessions sont faites à diverses Compagnies pour l'exécution des grandes lignes de Strasbourg à Orléans,de Paris à la mer *(Rouen, le Hâvre et Dieppe)*, de Bâle à Strasbourg, de Lille à Dunkerque.

La spéculation sur les valeurs émises et les charges excessives inscrites dans les contrats déterminent une crise violente en 1839. Il se produit alors une véritable débâcle dans laquelle sombrent toutes les Compagnies concessionnaires,à l'exception de celle d'Orléans.

En 1840, fonctionne pour la première fois « *la Garantie d'Intérêt* » en faveur de la Compagnie d'Orléans pour la ligne de Paris à Orléans. La loi du 15 juillet qui la concède oblige l'Etat de pourvoir à l'insuffisance du produit brut qui doit faire face à deux choses : les dépenses de l'exploitation et l'intérêt du capital d'établissement. Il est toutefois entendu que la garantie d'intérêt n'est qu'une avance à la Compagnie qui s'engage à rembourser les sommes versées et productives d'un intérêt de 4 0/0.

Messieurs, avant de tourner le feuillet et d'ouvrir un autre chapitre de l'histoire des Chemins de fer, il est bon pour juger l'entreprise colossale qui s'ouvre de recourir à la statistique. Je mets en parallèle, exprimées par des chiffres, les forces économiques de la France en 1840 et en 1892:

	Année 1840		Année 1892	
Importation.	747.000.000	1.442 millions	4.412.000.000	7.975 millions
Exportation.	695.000.000		3.563.000.000	
Budget.	1.160.000		3.439.000.000	
Valeurs mobilières inscrites..	20 milliards		85 milliards	
Circulation fiduciaire de la Banque de France.	282 milions		3.512 millions	

Ces chiffres montrent éloquemment les immenses progrès accomplis en un demi-siècle, progrès dus en grande partie à la révolution produite par les Chemins de fer dans le mode des transports.

J'ouvre ce nouveau chapitre par un tableau statistique,c'est indispensable pour nous repérer. Quelle était l'étendue des voies ferrées dans le monde en Janvier 1842?

Angleterre..	3.617 kil.,	dont 2.521 kil.	en exploitation
Prusse, Etats d'Allemagne..	2.811 kil.,	» 637	»
Autriche.	877 kil.,	» 747	»
Etats-Unis.	15.000 kil.,	» 5.800	»
France.	877 kil.,	» 560	»

La loi du 11 juin 1842, préparée depuis longtemps par des Commissions parlementaires, intervint pour remédier à la situation déplorable de notre pays et le relever de son infériorité trop marquée. Le projet qui en découle décide la construction de 2.500 kil. de lignes. Pour les construire, on se met d'accord pour combiner l'action de l'Etat, des Départements, des Communes et de l'Industrie privée. Une loi postérieure, Juillet 1845, déchargera les Communes et les Départements de leur part contributive. L'État se charge de l'achat des terrains et de l'infrastructure,les Compagnies de la superstructure et de l'exploitation. Le réseau à construire rayonnera de Paris vers les frontières et la mer, en passant par les grands centres ; il entoure le plateau central d'une ceinture métallique : c'est l'ossature de notre vieux réseau, du réseau producteur qui est posée sur le sol, lequel réseau a porté et porte encore tout le poids des frais d'établissement et d'exploitation des voies ferrées. La course que j'ai à fournir

est très longue, il me faut donc passer vite sur cette période si intéressante; je me contente d'en rappeler les traits saillants. Elle fut brillante et prospère jusqu'à la grande crise économique de 1847 qui eut un retentissement funeste sur les Chemins de fer. Les évènements de 1848 ne firent qu'aggraver la débâcle. Une panique effroyable s'empara des capitalistes et produisit une baisse considérable des valeurs mobilières. La rente 5 0/0 passa de 117 fr. 50 à 50 fr., le 3 0/0 de 80 fr. à 32 fr. 50, l'Orléans de 1180 fr. à 950 fr., le Paris-Rouen de 858 fr. à 550 fr., etc, etc.

La question du rachat des Chemins de fer par l'Etat est, pour la première fois, posée devant l'Assemblée Nationale par M. Garnier-Pagès. Après des fortunes diverses, de longues discussions, la question est définitivement repoussée parce que le rachat augmenterait formidablement la dette de l'Etat et à quel moment ! Le Gouvernement de la République fait alors les plus vigoureux efforts pour consolider la situation des Chemins de fer. Quelle était-elle au 1er Janvier 1848 ? Quel était le résultat de la loi du 15 Juin 1842 ? Le tableau suivant nous le dit exactement.

L'ensemble du réseau exploité est, à cette date, de 1.860 kilomètres, c'est-à-dire en augmentation de 1.300 kilomètres sur 1842.

NOMS de Quelques Compagnies	Longueur kilométrique	PRIX kilométrique de construction	RECETTE kilométrique	FRAIS d'exploitation	PRODUIT kilométrique	COURS des Actions	PRODUITS NETS par rapport aux dépenses de 1er établissement.
Paris-Orléans.	131	413.533 fr.	70.353 fr.	38 0/0	40.201 fr.	1200 fr.	12 0/0
Paris-Rouen. .	137	437.956	72.176	42 0/0	41.866	900	9,5
Strasbourg. . .	140	321.428	17.122	70 0/0	5.137	160	1,6
Nord	338	355.050	45.858	40 0/0	27.508	540	7,75

A la même date, l'Allemagne a un réseau exploité de 5.592 kilomètres, l'Angleterre de 5.900 kilomètres, la Russie de 67 kilomètres et la Suisse de 19 kilomètres.

La grande œuvre de l'Empire fut de réaliser la fusion en 6 grandes compagnies de toutes les petites compagnies — elles étaient au nombre de 28 au 1er Janvier 1852 — qui, sauf quelques-unes, mouraient d'anémie. Cette conception fut heureuse pour la prospérité du pays.

On put exécuter, sans compromettre l'avenir, des chemins

secondaires que l'initiative privée n'aurait pas entreprise comme ne couvrant pas leurs frais. L'unité dans le service, la diminution des transbordements pour les voyageurs et les marchandises, les frais généraux considérablement réduits, l'uniformité des charges et le même maximum de tarifs imposés aux Compagnies firent sentir leur influence heureuse sur le commerce et l'industrie de la France.

Afin de consolider la situation des six grandes Compagnies, l'Empire porta leurs concessions à 99 ans à partir de leur formation ; ces concessions expirent de 1950 à 1960.

Les effets de la fusion ne se firent pas attendre : le réseau se développa prodigieusement ; le tarif kilométrique moyen des voyageurs descendit de 7 c. à 6 c. 3 ; celui des marchandises de 12 c. par tonne et par kil. à 8 c. 2; les voitures de voyageurs furent améliorées; l'accélération de la vitesse fut très sensible.

De 1852 à 1857, les grandes Compagnies dépensèrent deux milliards en travaux. A cette date, le réseau exploité est de 7.455 k. en augmentation de 5.595 k. sur celui de 1848. La part de dépenses de l'Etat dans la construction du réseau est, à cette époque, d'un demi-milliard environ. Ce n'est pas, croyez-le bien, de l'argent placé à fonds perdu ; le seul impôt sur la grande vitesse lui rapporte une rémunération de plus de 2, 5 0/0.

Je néglige pour le moment toutes les autres sources de revenu provenant des douanes, de l'impôt sous ses formes diverses, des avantages que l'Etat s'était ménagés pour le transport de son personnel et du matériel à son usage.

Cet exposé, Messieurs, nous conduit jusqu'à l'année 1857, année de crise commerciale qui vient aggraver les difficultés financières des Compagnies embarrassées de lignes secondaires sans trafic rémunérateur, privées de garanties d'intérêts ou de subventions. Elles se retournent alors vers l'Etat; elles implorent son appui, demandent la révision de contrats onéreux. L'Etat ne reste pas sourd à ces cris de détresse ; il ne pouvait pas, il ne devait pas les laisser succomber. Ainsi, la détresse des Compagnies ployant sous le poids des charges de contrats léonins, telle fut la cause déterminante des fameuses conventions de 1859.

Avec les *Conventions de 1859*, nous ouvrons un nouveau chapitre de l'histoire de notre réseau de Chemins de fer. L'usufruitier, les Compagnies—et le nu-propriétaire, l'État, vont resserrer par une sorte de mariage de raison, les liens qui les unissaient déjà.

L'étude attentive de ces conventions vous permettra de comprendre les rapports financiers de l'État et de l'Épargne avec les Chemins de fer.

*
* *

Le principe qui domine dans les conventions de 1859, c'est de ne plus aider les Compagnies par des subventions qui imposaient de lourdes charges à l'Etat et de leur substituer une garantie d'intérêt portant sur le capital affecté à la construction de lignes nouvelles. Désormais, l'Etat refusait de se faire emprunteur pour le compte des Compagnies, et il avait raison, car des émissions répétées de rentes devaient fatalement les faire baisser et diminuer son crédit.

Voici les grandes lignes de ces célèbres conventions :

Les concessions de chaque Compagnie sont divisées, au point de vue de la garantie d'intérêts, en deux sections distinctes désignées sous le nom « *d'ancien réseau* » et de « *nouveau réseau.* »

Il fallut donc, tout d'abord, classer entre les deux réseaux les 16.352 kil. concédés au moment de la signature des conventions, et déterminer pour chacun d'eux le chiffre maximum du capital de premier établissement.

On attribua à l'ancien réseau *7.774 kil.* représentant un capital de *4.463 millions* de premier établissement, au nouveau *8.578 kil.* nécessitant un capital de *4 milliards* environ pour le construire. Par la suite, le capital d'établissement des deux réseaux fut modifié par l'addition des travaux complémentaires. Cette combinaison non prévue dans les conventions de 1859 et de 1863 a été ajoutée en 1868.

Voici deux tableaux qui vont vous donner en détail le nombre de kilomètres et le capital d'établissement attribués à chaque compagnie pour l'un et l'autre réseaux.

1er Tableau

Classement des 16.352 kilomètres concédés au moment des conventions dont 9.061 sont en exploitation et 7.291 en construction.

	Ancien réseau	Nouveau réseau	Total
Est	985 kil.	1365 kil.	2350 kil.
Lyon	1834	2496	4330
Midi	798	825	1623
Nord	967	618	1585
Orléans	1764	2162	3926
Ouest	1192	1112	2304
Diverses	234	»	234
	7774 kil.	8572 kil.	16352 kil.

2e Tableau

Capital de 1er établissement établi en vue des conventions de 1859.

	Ancien réseau	Nouveau réseau	Total
Est.....	325.000.900 fr.	1.009.290.000 fr.	1.334.290.000 fr
Midi.....	319.000.000	511.800.000	830.800.000
Nord	606.000.000	223.500.000	829.500.000
Orléans...	514.000.000	832.000.000	1.346.000.000
Ouest.....	425.000.000	794.000.000	1.219.000.000
Paris-Lyon	2.274.000.000	612.000.000	2.886.000.000
	4.463.000.900 fr.	3.982.590.000 fr.	8.445.590.000

Messieurs, nous avons dit précédemment que la garantie d'intérêt, consentie par l'Etat, était affectée au capital du nouveau réseau. Il nous faut voir dans quelles conditions elle était appelée à jouer, et quelles stipulations furent prises à l'égard du capital de l'ancien réseau. Disons de suite, pour la compréhension de ce qui va suivre, que les Compagnies empruntaient au taux moyen de 5,75 0/0 et que l'Etat ne garantissait le capital emprunté qu'au taux de 4,65 0/0, intérêt et amortissement compris dans les deux cas. La différence de 1,10 0/0 entre les deux taux était à la charge des Compagnies.

Voici ce qui fut convenu : sur le revenu net de l'ancien réseau, on prélevait : 1° 5,75 0/0 du capital-obligation dont il est grevé ; 2° 1,10 0/0 du capital engagé dans le nouveau réseau ; 3° le dividende réservé aux actions. Ces prélèvements faits, le surplus était déversé sur le nouveau réseau pour s'ajouter à son revenu net. Si les sommes ainsi formées étaient insuffisantes pour assurer au capital de premier établissement du nouveau réseau sa rémunération de 5,75 0/0 dont 4,65 garantis par l'Etat, celui-ci intervenait et versait la différence. Cette différence n'était qu'une avance remboursable portant un intérêt simple de 4 0/0 l'an. Cette combinaison due à un ingénieur éminent, M. de Franqueville, a reçu le nom de *déversoir*.

Dans la suite, le capital de premier établissement fut modifié par l'addition du compte des travaux complémentaires. D'abord les comptes de ces travaux s'établirent cinq ans après l'ouverture de la ligne ; les conventions de 1875 augmentèrent le délai de clôture et le portèrent à 10 ans.

Le dividende réservé — mais non garanti, j'insiste sur ce point — aux actions de l'ancien réseau fut fixé aux chiffres suivants : Est, *38 fr.* — Lyon, *47* fr. — *Midi, 35 fr.* — *Nord, 50 fr.* — *Orléans, 51 fr.* — *Ouest, 35 fr.* La part faite aux action-

naires était-elle exhorbitante ? en un mot, les avantages probles — rappelez-vous que le dividende n'était pas garanti — qui leur étaient faits, amélioraient-ils leur situation ? Le tableau des dividendes distribués antérieurement aux conventions de 1859, tableau que j'ai sous les yeux, me permet de répondre que les nouveaux dividendes — sauf en ce qui concerne le Midi — étaient inférieurs aux anciens.

Dividendes à diverses années.

	1856	1857	1858	1859	DIVIDENDES réservés
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
Est.	54	40 65	40 46	37 50	38
Midi	20	20	20	27	3 »
Nord.	56	60	61	65 50	50
Orléans	84	90	87	97	51 80
Ouest	40	37 50	35	37 70	35
Lyon.	117	53	49 50	63 50	47

Messieurs, nous avons dit, il y a un instant, comment se déterminait le revenu réservé ; nous avons vu à quelles obligations il devait satisfaire ; il fut arrêté aux chiffres kilométriques suivants de l'ancien réseau par les auteurs des conventions :

Pour la Compagnie de l'Est, à.....	29,100 fr.	par kil.
— du Midi, à.....	28,010	»
— du Nord, à.....	38,240	»
— d'Orléans, à	26,000	»
— de l'Ouest, à.....	35,900	»
— de P.-L.-M., à....	29,900	»

Eh bien ! Messieurs, imaginez qu'une crise formidable se soit produite sur l'industrie des chemins de fer — elle s'est produite d'ailleurs en 1870-1871 — il n'aurait pas été possible, peut-être, de constituer ce revenu réservé avec le produit net, ce dernier pouvant être inférieur aux chiffres arrêtés par les signataires des conventions, je viens de vous en donner la valeur. Vous voyez donc bien que le dividende, par ces conventions, n'était que réservé, mais non garanti : ce dernier point différencie complètement les conventions de 1859 de celles de 1883.

Nous en aurons fini avec ces célèbres conventions, dont je viens de vous faire l'histoire à grands traits, quand nous aurons dit que l'Etat était appelé aux partages des bénéfices avec les Compagnies, d'après des conditions déterminées, à partir de 1872.

Jusqu'en 1883, ces contrats mémorables servirent de bases aux relations de l'État avec les Compagnies. Les conventions de 1863, 1868, 1869, 1875 ne modifièrent en rien leur esprit, ne changèrent pas leurs grandes lignes, elles y introduisirent des modifications de détail : classement nouveau des lignes entre les deux réseaux, évaluation nouvelle du capital garanti et du revenu réservé, modifications de tarifs de transport, prolongation de la durée pendant laquelle les travaux complémentaires pourraient être reportés au compte de premier établissement, etc. etc.... Ainsi, grâce à la fusion et aux conventions de 1859, le crédit des Compagnies fut rétabli, le second réseau put être construit. La part de l'État dans ces conventions fut la part du lion — j'en suis heureux, mais qu'on ne vienne pas nous fatiguer les oreilles par des déclamations contre le monopole des Compagnies. La propriété du réseau devait être acquise à l'Etat à des dates échelonnées entre 1950 et 1960. Cet admirable réseau, construit pour les 9/10 avec l'Épargne publique, ne lui imposait d'autres charges, en fin de concession, que le rachat du matériel et du mobilier, à condition que les chemins sèraient en bon état. Si la créance qu'il avait sur les Compagnies n'était pas éteinte à cette date, il avait pour la garantir, le mobilier, le matériel et la faculté de saisir les revenus des Compagnies pendant les cinq dernières années de leur exploitation, car, Messieurs, d'après une clause extrêmement prudente des conventions, le capital actions et obligations doit être remboursé cinq ans avant d'arriver à fin de concession.

Avant de clore ce chapitre si intéressant, que j'abrège forcément et à regret, il nous reste à constater quels furent les résultats des conventions, d'abord au point de vue du développement du réseau, ensuite de son exploitation ; quelle fut la participation financière des Compagnies dans sa construction, quelle a été celle de l'Etat.

Messieurs, des chiffres vont nous répondre éloquemment et brièvement.

1° La longueur des lignes en exploitation était de 7.455 k. à la veille des conventions de 1859. Lorsque ces contrats furent remplacés par d'autres en 1883, le réseau exploité par les

6 grandes Compagnies — nous ne nous occupons, bien entendu, que du réseau relevant des contractants de 1859 — était de 20.465 k. sur lesquels 10.809 appartiennent au nouveau réseau.

2° Pour construire ces lignes nouvelles, les Compagnies dépensèrent 3.563.938.000 fr.

3° La part de l'Etat dans ces constructions est de 779.207.000 fr. donnée sous forme de subventions. Cette subvention kilométrique de 70.000 fr. environ ne constitue pas pour l'État un placement à fonds perdu. En effet, l'État perçoit des impôts sur l'industrie des Chemins de fer. Ils s'élevèrent de 43.953.000 fr. en 1863 pour un capital dépensé de 783.530.000 à 172.394.000 fr. en 1883 correspondant à une dépense de 1.562.737.000 fr. Voilà pour l'État un placement de « bon père de famille », pour me servir d'une expression chère à M. Jules Ferry. Je laisse de côté l'accroissement des droits de douane dont bénéficie l'État, l'économie annuelle qu'il retire du droit qu'il s'est réservé de faire circuler gratuitement, ou très économiquement sur le réseau national, le personnel et le matériel de ses services publics, guerre, marine, postes et télégraphes, prisons, douanes. Cette économie est évaluée à 80 millions. J'insiste par esprit d'équité, sur ces bénéfices légitimes de l'État, parce que les détracteurs de l'organisation actuelle de l'industrie des chemins de fer ne parlent jamais que des charges qu'elle lui impose. Un économiste des plus distingués, M. Octave Noël, estime que les conventions de 1859 ont assuré à l'État un bénéfice égal au sixième des recettes brutes.

Le nouveau réseau fonctionne au fur et à mesure qu'il se construit ; les recettes suffisent-elles à couvrir les frais d'exploitation et à payer l'intérêt des capitaux affectés à sa construction ? Dans quelle mesure intervient la garantie d'intérêt ? Quelle charge va incomber à l'ancien réseau par le jeu du déversoir ? Il nous faut, Messieurs, examiner ces trois questions; cela fait, vous pourrez juger en connaissance de cause le système inauguré en 1859 par les *Conventions*. Des chiffres vont répondre clairement et rapidement.

Pour répondre à la première question, je consulte un tableau donnant les résultats de l'exploitation du nouveau réseau des six grandes compagnies de 1865 à 1882. Je trouve que la moyenne du produit net kilométrique est de 7,100 fr. Or, pour faire face à la rémunération du capital emprunté, intérêt et amortissement compris, il faut une somme de 17,320 fr. par kilomètre. Le produit net moyen annuel étant de 7,100 fr., le déficit se chiffre par 10,220 fr. par kilomètre.

Les insuffisances de l'exploitation du nouveau réseau sous le régime des conventions de 1859 ont atteint *1.471.904.000 fr.* : voilà, traduite par un chiffre, la réponse à la première question posée.

Dans quelle mesure intervient la garantie de l'Etat, pour faire face à cet énorme déficit? La réponse à cette seconde question se trouve à la page 46 du rapport « sur les Chemins de fer » présenté à la Chambre, cette année, par M. Cornudet.

La dette des Compagnies, antérieure aux conventions de 1883, a été arrêtée lors de ces conventions au chiffre de *550 millions*, savoir :

Est.....	150	millions	600.000 francs
Orléans.....	205	»	
Ouest.....	160	»	
Midi.....	34	»	400.000 »

Au 31 décembre 1893, l'Etat avait recouvré de sa créance, tant en travaux qu'en argent, une somme de 379.989.000 francs.

Ainsi l'Etat a versé aux Compagnies,sous forme de garantie d'intérêt, en vertu des conventions de 1859, la somme de 506 millions, lesquels producteurs d'intérêt à 4 0/0 ont élevé la dette des Compagnies à 634 millions que des arrangements ultérieurs ont finalement arrêtée à 550 millions.

Quelle a été la charge de l'ancien réseau pour combler les insuffisances du nouveau, autrement dit quelle perte a subi la rémunération du capital de cet ancien réseau ? Remarquez bien, Messieurs, que si le déversoir n'avait pas fonctionné, toutes les sommes reportées sur le nouveau auraient servi à accroître les bénéfices de l'ancien. C'est de cette façon juste et équitable qu'il faut poser la question, afin de montrer que « l'horrible capital » n'est pas si noir que d'aucuns le prétendent et que ce vampire ne s'est pas tant engraissé avec les Chemins de fer.

Les sommes déversées par l'ancien réseau s'élèvent à 965,637,000 fr. Deux compagnies n'ont jamais eu recours à la garantie d'intérêt, le Nord et le Lyon, elles ont pu par le fonctionnement du déversoir parfaire à l'insuffisance de leur nouveau réseau. La première y a consacré 60 millions et demi, la seconde, 354 millions et demi.

Telle est l'œuvre colossale accomplie, grâce à ces célèbres conventions ; elle fut bienfaisante pour le pays, heureuse pour les finances de l'Etat ; féconde par ses résultats économiques,

médiocre seulement pour les capitaux de l'ancien réseau associés à son exécution. A l'exception des dividendes distribués aux actionnaires du Nord et du Lyon — les deux seules compagnies qui n'eurent pas recours à la garantie — qui subirent une légère augmentation, ceux des autres compagnies restèrent stationnaires à 33 fr. pour l'Est, à 56 fr. pour l'Orléans, à 40 fr. pour le Midi, à 35 fr. pour l'Ouest.

Bien des choses intéressantes mériteraient encore de retenir votre attention avant d'ouvrir le dernier chapitre de cette histoire des Chemins de fer, — histoire toute d'actualité — que je développe devant vous. Le temps passe, j'abrège autant que je puis sans nuire à la clarté du sujet ; il me faut, cependant, vous dire un mot des chemins de fer d'intérêt local qui eurent une influence si néfaste sur l'épargne publique.

L'ancien réseau représentait, si vous voulez, les fleuves dont les eaux baignent les grandes cités, les grands centres d'activité industrielle et commerciale ; il constituait la route de circulation la plus suivie, il servait de véhicule à toute la richesse d'un peuple. Le second réseau, dans notre comparaison, figurerait les rivières qui, elles aussi, développent la richesse, une richesse moindre ; ils la déversent dans les grandes artères. A côté des fleuves et des rivières, il existe dans la nature des milliers de petits ruisseaux dont les eaux modestes répandent la fertilité et la vie. Artificiellement, Messieurs, il fallait créer ces petits ruisseaux pour féconder les régions oubliées par les grandes voies, afin de transiter les personnes et les choses. Il fallait les créer, mais économiquement, puisque les besoins à servir étaient plus restreints. Telle fut la pensée maitresse qui inspira les auteurs de la loi de 1865, loi qui créa le réseau des chemins de fer d'intérêt local. Elle posait en principe leur établissement, soit par les départements et les communes, soit par des concessionnaires subventionnés par les départements, suivant un tracé adopté par le Conseil général et approuvé par le Préfet. L'Etat n'intervenait que par des subventions en capital.

« *Ces chemins — disait la circulaire ministérielle qui portait* « *à la connaissance des préfets la loi nouvelle — devront avoir* « *pour objet de relier les localités secondaires entre elles ou avec* « *les grandes lignes actuellement décrétées en suivant, soit une* « *vallée, soit un plateau, mais en évitant de traverser les grandes* « *vallées ou les faîtes de montagnes, points sur lesquels se trouvent* « *généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce* « *n'est, qu'en se renfermant dans ces limites, qu'il sera possible*

« *de réaliser, dans la construction de ces nouvelles voies, les* « *conditions d'économie qui, seules, permettront au départe-* « *ment d'en supporter les charges.* »

La pensée était bonne, féconde, malheureusement elle fut mal interprétée, volontairement mal interprétée. La loi du 10 Août 1871, en permettant aux Conseils généraux de se concerter pour des mesures d'intérêt commun — ce qui était fort juste et très libéral — rendit plus facile la réunion en un faisceau des lignes situées dans plusieurs départements. Un groupe de spéculateurs hardis, éhontés, entreprit de se servir des chemins de fer d'intérêt local pour faire concurrence aux grandes lignes. La loi d'Août 1871 favorisait ce projet, en rendant facile la soudure des lignes entre elles.

On fit miroiter aux yeux du public la possibilité d'arriver à des transports très réduits par une concurrence acharnée. L'argent afflua dans les caisses. La voie étroite préconisée par la loi de 1865 fut abandonnée, les tracés économiques négligés; banquiers et constructeurs avaient un intérêt commun à construire cher et par conséquent à émettre beaucoup de titres. Le vol de l'épargne publique fut habilement organisé à l'aide du mensonge, des promesses trompeuses ; tout marchait à ravir pendant la durée des constructions: on payait l'intérêt sur le capital. Mais, quand le trafic dut payer les intérêts et les frais d'exploitation, ces Compagnies édifiées sur le vol et le mensonge tombèrent successivement en faillite. Que votre bon cœur ne s'apitoie pas outre mesure sur le sort des banquiers et des constructeurs : les premiers, après avoir fait monter à des taux insensés la valeur des titres qu'ils avaient en main, s'en étaient débarrassés au moment opportun ; les seconds, les constructeurs, avaient tellement majoré les prix de revient que ces lignes « économiques » coûtaient *aussi cher* que celles de nos grands réseaux. Ce fut le public, cet éternel gobeur, qui paya la note, note de plusieurs centaines de millions!

Cette esquisse de l'histoire des Chemins de fer d'intérêt local nous conduit jusqu'en 1876, à la veille même de leur liquidation. Quelle était leur importance à cette date ? Il y en avait en exploitation 2.147 k. et, en construction ou à construire, 2.446 k. Le coût kilométrique était de 155.000 fr. en moyenne, dépassant de plus de 100.000 fr. ce qu'il aurait été sage de dépenser. Messieurs, ce n'est pas une pure hypothèse que j'énonce en produisant le chiffre de 100.000 fr. Des Chemins de fer d'intérêt local dont le prix kilométrique varie

de 35.000 fr. à 60.000 fr., — suivant la nature et le prix du terrain, la configuration du sol, etc, etc. — ont été construits dans les Landes, la Sarthe, en Indre-et-Loire, en Loir-et-Cher, le Finistère, etc...

Je ne puis passer sous silence l'œuvre de l'Assemblée nationale, œuvre de reconstitution, d'organisation qui embrasse à la fois l'achèvement de notre réseau, la liquidation des conséquences de la guerre.

Cette œuvre peut se traduire par les chiffres suivants en ce qui concerne l'achèvement du réseau. De 1871 à 1875, la longueur des concessions accordées s'élève à 4.687 k. dont 3.032 ont été livrés à l'exploitation. Quand l'Assemblée prit fin, il y avait 28.000 k. concédés ou classés et 19.704 en exploitation. Elle avait dépensé 410 millions en subventions et annuités pour les Chemins de fer. C'est pendant cette période d'efforts laborieux et patriotiques, que se développe le réseau des Chemins de fer d'intérêt local. Nous avons vu dans quelles conditions il prit une si rapide extension ; on ne saurait trop flétrir les spéculateurs éhontés qui s'abattirent sur l'Epargne publique pour la voler à l'heure, où elle se saignait de tous les membres pour payer les frais de la guerre et la rançon du territoire.

Messieurs, grâce aux conventions de 1859, l'industrie des Chemins de fer traversa sans succomber les terribles évènements de 1870-71. Pour la même cause, les charges de l'Etat résultant de ces contrats ne furent pas sensiblement plus lourdes. Les chiffres suivants vous disent plus éloquemment que je ne pourrais le faire, quelle fut la répercussion de l'année terrible sur l'exploitation de nos voies ferrées.

Tableau n° 1.

Résultats de l'exploitation de l'ancien réseau de 1869 *à* 1873

Années	LONGUEUR moyenne exploitée	Recettes brutes Total	DÉPENSES d'exploitation	PRODUITS NETS Totaux	PRODUITS NETS kilométriques
1869	9.325	559.002.000	230.234.000	328.768.000	35.257
1870	8.543	497.727.000	221.967.000	275.760.000	32.279
1871	8.307	554.962.000	233.139.000	321.823.000	38.741
1872	9.090	613.647.000	275.963.000	337.684.000	37.149

Tableau n° 2.

Résultats de l'exploitation du nouveau réseau de 1869 *à* 1873.

Années	LONGUEUR moyenne exploitée	Recettes brutes Total	DÉPENSES d'exploitation	PRODUITS NETS	
				Totaux	kilométriques
1869	6.533	132.249.000	81.668.000	50.581.000	7.742
1870	6.347	123.730.000	82.694.000	41.036.000	6.465
1871	6.483	144.553.000	88.784.000	55.769.000	8.602
1872	7.380	157.223.000	107.194.000	50.029.000	6.779

Tableau n° 3.

Dividendes distribués aux actions des Compagnies de 1869 *à* 1873.

Années	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M.	MIDI
1869	61	33	35	56	60	40
1870	67	33	35	56	60	40
1871	42	25	20	50	40	35
1872	58	33	35	56	52	40

M. Edmond Théry, le savant directeur de l'*Économiste européen*, fait de la période que nous étudions le très intéressant tableau suivant :

« La période de 1873-1876 restera célèbre dans l'histoire de la construction « de nos Chemins de fer, comme elle restera célèbre dans notre histoire « nationale au point de vue économique et financier. Elle a donné au monde « l'exemple unique d'une nation écrasée et mutilée par une guerre étran- « gère, déchirée par une guerre civile, mais trouvant au lendemain de ses « malheurs, dans son énergie, dans son patriotisme, dans ses ressources « naturelles, une telle puissance morale et matérielle qu'elle se relevait « subitement, à la grande stupéfaction de ses ennemis, et reconstituait, sans « le secours de personne, son matériel de guerre, son outillage de pro- « duction et devenait redoutable à ceux-là mêmes qui croyaient l'avoir « abattue pour un demi-siècle. »

*
* *

Le dernier chapitre que nous ayons à étudier est de beaucoup le plus intéressant. Il nous fixera, en effet, sur l'avenir réservé à l'Epargne engagée dans l'industrie des Chemins de fer et sur celui des finances publiques, par suite

du fonctionnement de la garantie d'intérêt. Cette dernière période de l'histoire, de celle que j'appellerai l'*histoire moderne des grandes Compagnies*, s'ouvre en 1876. Trois faits considérables la dominent :

1° *Rachat par l'État d'un assez grand nombre de petites lignes et constitution d'un Réseau d'État.*

2° *Vaste programme de construction de nouveaux Chemins de fer.*

3° *Résistance de la Chambre aux conventions nouvelles.*

La Chambre, issue des élections de 1876, était hostile aux grandes Compagnies. Il faut chercher les raisons de cette hostilité, principalement dans la vigoureuse campagne menée contre elles par les personnages dénués de scrupules qui s'étaient mis à la tête des Chemins d'intérêt local. La politique ne pouvait demeurer étrangère à cette affaire ; on reprochait aux membres des Conseils d'administration d'avoir des sentiments anti-républicains. Enfin, les Compagnies, par leur résistance aux vœux souvent légitimes des Chambres de commerce et des Conseils généraux, avaient provoqué parmi le public un sentiment justifié d'irritation.

Au 31 Décembre 1875, il s'était créé, à côté des grands réseaux, 25 sociétés concessionnaires de *137 lignes* dans *41 départements*. La plupart de ces entreprises avaient été fondées pour faire concurrence aux grandes Compagnies; beaucoup touchaient à la faillite, quand s'ouvrit la nouvelle législature.

Il nous est impossible (cela nous entrainerait trop loin), d'expliquer en détail la liquidation des lignes d'intérêt local. Le dépôt, sur le bureau de la Chambre, de la convention Orléans-Charente-Vendée fut le signal de la débâcle. Cette convention fut repoussée par la Chambre à la grande satisfaction — ils le regrettèrent plus tard amèrement — des actionnaires et obligataires de ces lignes. En même temps que se discutait ce projet, la presse menait une campagne ardente contre les grandes Compagnies, emboitant le pas à la « *République française* », dont le directeur politique était alors Gambetta. L'idée du *rachat*, préconisée par les journaux, recevait bon accueil à la Chambre. Elle fut posée nettement devant le Parlement en mars 1877, dans une proposition de loi de M. Allain-Targé, demeurée célèbre. M. Théry la résume ainsi :

« Une proposition exprimait nettement l'irritation de la majorité répu-
« blicaine à l'égard des grandes Compagnies et son désir de les houspiller
« vigoureusement; elle proclamait le droit de l'État d'intervenir en matière

« de tarification et en matière de concessions nouvelles; enfin, elle contenait « le principe du rachat au prix réel, par l'Etat, de toutes les lignes qui « cesseraient d'être exploitées par leurs concessionnaires. »

Messieurs, l'heure de la création du réseau d'État était venue ! Nous ne pouvons suivre toutes les discussions qui, pendant 18 mois, eurent lieu devant le Sénat et la Chambre ; elles aboutirent à la loi du 15 mars 1878, ordonnant le rachat de sept des principales lignes d'intérêt local : *le réseau d'Etat était fondé !* Deux décrets du 27 Mai réglementaient l'organisation administrative et financière de ce réseau d'une longueur de 2.615 kilomètres. Enfin, une loi portant la date du 11 juin de la même année 1878, créait un nouveau fonds d'État, le 3 0/0 amortissable, pour produire le capital de 336 millions nécessaire au rachat. Il faut faire remonter à cette époque la création d'un budget sur ressources extraordinaires ; il était en effet impossible de demander à l'impôt les sommes énormes dont on allait avoir besoin. Telle est l'histoire bien abrégée des *Chemins de fer d'intérêt local* dont la faillite eut pour conséquence la *création du 3e réseau, du réseau d'Etat.*

Les désastres de 1870, la mauvaise organisation des transports par voies ferrées pendant la guerre, la nécessité de créer de nombreux chemins stratégiques aboutissant à la frontière, le désir légitime du pays de compléter son réseau pour faciliter l'exploitation des richesses et en activer la production, les vœux des Chambres de commerce et des Conseils généraux — ceux de ces derniers, encouragés, surexcités par les lois de juin 1865 et d'août 1871 — enfin les promesses électorales répandues à profusion par les personnages politiques (c'était l'époque où les partis s'arrachaient la France et s'efforçaient de l'enchaîner à leur destinée), promesses suivies d'effet quelquefois, toutes ces choses avaient donné un élan prodigieux au développement des Chemins de fer.

Il faut bien le dire, pendant cette période d'activité dévorante, on avait construit un peu au hasard, sans vue d'ensemble; le besoin se faisait sentir de mettre un peu d'ordre dans cet immense réseau, d'en relier logiquement les tronçons de mettre plus de justice dans la distribution des lignes à concéder. Ce qu'on a appelé « *le plan Freycinet, Messieurs, est le résultat de tous ces besoins et de toutes ces nécessités.* »

En janvier 1878, M. de Freycinet, alors ministre des travaux publics, nomma six grandes commissions techniques chargées d'établir pour les diverses régions de la France, le tableau des voies ferrées, Le 4 juin de la même année, — on

avait été vite, que n'en est-il toujours ainsi? — le ministre déposait un projet de loi sur les Chemins de fer à classer comprenant 16.000 k. de lignes dont le prix kilométrique estimé à 200.000 fr. portait la dépense totale à 3 milliards 200 millions.

Ce plan, augmenté encore par les intrigues électorales, fut voté par une forte majorité dans *la séance du 17 juillet 1879.*

C'était le *3e réseau* que créait ce vote, c'était la création artificielle des mille ruisseaux qui devaient alimenter les rivières et les fleuves, c'est-à-dire le nouveau réseau et l'ancien. On avait tenté la chose avec les Chemins d'intérêt local; vous savez comment elle échoua misérablement, grâce à une spéculation effrénée, on la reprenait sous une forme nouvelle, plus dispendieuse que la précédente, si celle-ci avait été honnêtement conduite.

Il fallait avoir vraiment une forte dose d'illusions — il n'y a que les parlementaires pour posséder de ces illusions-là, voulues ou inconscientes — pour croire que ce 3e réseau produirait les 16 à 18.000 francs de recettes brutes kilométriques nécessaires pour équilibrer ses charges.

L'État assumait la responsabilité de construire le 3e réseau. Le programme adopté nécessiterait des dépenses évaluées à 3.200 millions, on aurait dix ans pour le mettre à exécution, on dépenserait 320 millions par an, qu'était-ce que celà? La France pour son nouveau réseau — nous l'appellerons désormais le *second réseau* — n'avait-elle pas annuellement consacré une somme de 450 millions? C'était vrai. Mais ce qu'on ne voulait plus savoir, ce qu'on feignait d'ignorer, c'est que les Compagnies avaient assumé la presque totalité de cette charge: 3.500 millions contre 800 millions pour la part de l'État! Aujourd'hui, l'État seul allait supporter le fardeau. Mais tout était à la confiance, l'avenir apparaissait en beau, les budgets se soldaient par des excédents, pas un nuage à l'horizon financier!

Messieurs, nous payons à l'heure présente les conséquences de ces espérances folles, de ces projets trop hâtifs. Nos budgets ne connaissent plus les excédents; ils supportent des charges, chaque jour de plus en plus lourdes, de plus en plus écrasantes. MM. Varroy et Krantz, au Sénat, s'efforcèrent de démontrer que les sacrifices imposés au pays étaient au-dessus de ses forces, que les voies nouvelles ne répondaient pas toutes à des besoins sérieux, qu'au moins il était sage de classer la plupart d'entre elles dans les chemins d'intérêt

local, ce fut en vain ! Ainsi fut engagé l'avenir des finances de la France par la passion politique, l'aveuglement irréfléchi et les illusions sincères ou non des hommes publics de cette époque.

Le temps s'écoulait. Dans l'ardeur de la première heure, l'Etat construisait fiévreusement, à la hâte. Il allait se trouver bientôt avec 2.262 k. de lignes sur les bras, lignes disséminées un peu partout sur la surface du territoire : la question du mode d'exploitation à intervenir définitivement s'imposait aux pouvoirs publics. Dans la séance du 29 mars 1879, le ministre des travaux publics mit la Chambre en demeure de se prononcer sur le système qui avait sa préférence. Il fallut plus d'un an pour obtenir d'elle une indication, une simple indication. A la suite de la prise en considération de la proposition de M. Jérôme David, relative à l'exploitation du *3e réseau*, une commission de 33 membres fut nommée ; elle avait pour mission, entre autres choses, d'examiner les modes d'exploitation en usage depuis la création des voies ferrées. Au nom de la sous-commission chargée de l'étude de cette question, M. Lebaudy déposa un rapport à la date du 7 mai 1880. Ce rapport repoussait la concession à des Compagnies, il marquait sa préférence pour l'exploitation par l'État propriétaire ; il admettait cependant l'exploitation par des Compagnies fermières.

Les lois du 27 juillet 1880, du 7 janvier 1881 et du 22 août 1881 autorisèrent le ministre des travaux publics à assurer l'exploitation provisoire des lignes du *3e réseau*, tout en conservant le droit de résiliation ; les parties contractantes devaient se prévenir six mois d'avance. Sous ces conditions, divers traités furent passés avec les Chemins de fer de l'Est, du Nord, de l'Ouest et de l'Orléans. Les ingénieurs en chef des départements de l'Orne et des Basses-Pyrénées furent autorisés à pourvoir à l'exploitation des lignes de ces départements. Tout cela n'était que du provisoire et ne pouvait suffire à la gestion d'un réseau de 16.000 k. de développement, réseau composé de tronçons éparpillés aux quatre points cardinaux de la France.

Messieurs, en même temps que ces graves questions s'agitaient devant la Chambre — où l'on parle beaucoup pour conclure rarement — la question du *rachat*, sous une forme plus modeste, avec des ambitions moindres, avait surgi à nouveau. Dans le but de former un tout mieux agencé, plus homogène, par suite d'une exploitation plus facile et plus

économique, M. Varroy, alors ministre des travaux publics, avait signé le 10 février une convention avec l'Orléans. Cette convention concluait au rachat de certaines lignes appartenant à cette Compagnie, lignes enchevêtrées dans le réseau acheté par l'État, et à l'échange de plusieurs autres. Le ministre, dans son exposé des motifs, expliquait que cette convention était conclue « *pour éviter une guerre de tarifs désastreuse pour le « réseau de l'État et pour la Compagnie d'Orléans, c'est-à-dire « pour l'État encore en vertu du jeu de la garantie d'intérêt.* »

Cette convention fut repoussée par la commission chargée de l'examiner; son rapporteur, M. Baïhaut, concluait en son nom au rachat pur et simple de l'Orléans. Toutes les Chambres de commerce de France, à de rares exceptions près, protestèrent contre le rachat. C'est là, Messieurs, un exemple que nous devrions imiter chaque fois que l'occasion s'en présente; dans un pays républicain, l'opinion doit dicter la loi, les pouvoirs publics ne doivent être que des enregistreurs, mais encore est-il qu'il faut qu'il y ait une opinion publique ! Dans un pays libre, l'État est réellement l'expression de la volonté du peuple, mais il faut que le peuple ait une volonté ! Devant cette imposante manifestation, la Chambre n'insista pas pour discuter le rapport Baïhaut — Merveilleux résultat de l'instinct de conservation ! — le Ministre des travaux publics retira le projet de convention avec l'Orléans.

Messieurs, nous voici arrivés à l'année 1883, à la veille de la signature des conventions nouvelles ; demandons à la statistique, aux chiffres par conséquent, d'éclairer de leur superbe impartialité, la situation exacte des Chemins de fer dans leurs rapports financiers avec l'État à cette heure-là.

L'exploitation totale des six grandes Compagnies en 1883 était d'environ 21.100 k. Leur dette envers l'Etat s'élevait à 506 millions et 634, si l'on tient compte de l'intérêt simple à 4 0/0 de cette dette. Deux Compagnies — le Nord et le Paris-Lyon — n'avaient jamais eu recours à la garantie d'intérêt. Le Midi, depuis l'année 1880, amortissait régulièrement sa dette, si bien qu'elle n'était plus que de 34 millions en 1883. L'Orléans et l'Est étaient entrés dans la même voie. L'Ouest seul dont le réseau était moins rémunérateur, n'avait pas commencé à rembourser, tout permettait d'espérer que bientôt, il suivrait l'exemple des autres Compagnies. Chaque année, en effet, depuis 1877, les sommes que lui versait l'État allaient en décroissant. Les recettes de toute nature pour l'ensemble des réseaux français d'intérêt général, avaient passé de

946 millions en 1879 à 1.061 millions en 1880, puis à 1.128 millions en 1882. Ce qui traduit admirablement bien cette prospérité des grands réseaux, c'est la plus-value de leurs actions. Prenons, pour toutes les Compagnies, leurs valeurs correspondantes aux années 1876 et 1883. On trouve :

Action de l'Est	1876...	603 fr.,	1883...	727 fr.
P.-L.-M	id. ...	988	id. ...	1.441
Midi	id. ...	753	id. ...	1.134
Nord	id. ...	1.246	id. ...	1.818
Orléans	id. ...	1.025	id. ...	1.261
Ouest	id. ...	655	id. ...	778

Ainsi, Messieurs, vous voyez dans quelle situation prospère se trouvaient les Compagnies à la veille des conventions de 1883. Elle était tellement évidente, éclatante pour tout le monde que beaucoup de parlementaires songeaient à en faire bénéficier l'État par le rachat total. Que pouvaient donc souhaiter les Compagnies ? Ce que souhaitent généralement les heureux, c'est-à-dire que rien ne vint troubler leur prospérité, entraver leur marche ascendante.

Voyons maintenant quelle était la situation de l'État, de l'État qui avait pris la charge de construire la majeure partie du *5e réseau*.

Nous sommes en 1883, il ne reste plus grand'chose des illusions et des espérances de la première heure; les évènements s'étaient chargés de dissiper les unes et de détruire les autres. Avec le temps, on s'était bien vite aperçu que l'exécution du *plan Freycinet* reviendrait au bas mot à 9 milliards, c'est à-dire presqu'au double de la première estimation, de celle faite aux heures d'enthousiasme, des excédents de recette ! Les temps étaient bien changés, comme vous allez le voir. Qu'était devenu ce fameux budget sur ressources extraordinaires depuis sa création datant de celle du 3 0/0 amortissable ? Il avait suivi une marche ascendante formidable. Parti de 234 millions en 1879, il avait par bonds successifs, atteint 429 millions en 1880, 670 millions en 1881, 645 millions en 1882, 587 millions en 1883. Ce budget était alimenté par l'emprunt et les Bons du Trésor. Deux émissions de rentes 3 0/0 amortissables avaient déjà fourni au Trésor 1.400 millions pour les travaux.

Les dépenses sur budget ordinaire suivaient une marche parallèle à celle sur budget extraordinaire. Nous les trouvons à 2.911 millions en 1880, puis à 2.969 millions en 1881 et

finalement à 3.690 millions en 1883. Que deviennent les recettes pendant le même temps ? Nous n'avons plus à constater d'ascension; disons, pour ne pas être taxé de vouloir trop assombrir le tableau, qu'elles restent stationnaires. En 1880, elles sont de 2.957 millions, elles passent à 2.988 millions en 1881 et redescendent à 2.980 millions en 1882. En huit années, la dette publique s'était accrue de 4 milliards ; le sevice annuel des arrérages de cette dette se chiffrait par 116 millions.

Messieurs, ces embarras financiers s'étaient compliqués de la crise du *Krack*. Le 3 °/₀ amortissable, à l'aide duquel on contractait les emprunts et qui était de 85 fr. 50 le 31 janvier 1881 tombait à 80 fr. fin décembre 1882. Les emprunts devenaient ainsi plus onéreux pour le Trésor. Le déficit était donc partout et l'Etat se trouvait avec 8.000 kilomètres de Chemins de Fer sur les bras, 8.000 kilomètres à construire d'abord et à exploiter ensuite.

Telle était, Messieurs, la situation exacte de l'Etat au début de l'année 1883; comparée à celle des Compagnies, elle était dans un état écrasant d'infériorité. Nous allons alors assister à un phénomène absolument opposé à celui de 1859 ! A cette date, les Compagnies avaient jeté un cri de détresse vers l'Etat qui l'avait entendu. En 1883, c'est l'Etat qui s'adresse aux Compagnies pour le tirer d'embarras. Il les invite à accepter de nouveaux contrats, (nous allons les étudier), les menaçant de rachat en cas de non-acceptation.

Messieurs, avant d'étudier les *Conventions de 1883*, il était nécessaire d'établir la comparaison entre les situations respectives des contractants, les mêmes qu'en 1859, mais avec des rôles intervertis; c'était nécessaire pour porter un jugement équitable, impartial sur ces conventions qualifiées de scélérates. Heureusement qu'en politique les mots perdent de leur valeur !

*
* *

Avant d'exposer rapidement les bases sur lesquelles reposent les contrats intervenus entre l'Etat et les Compagnies en 1883, je tiens à rappeler les paroles prononcées par M. Pelletan lors de la discussion générale du budget de 1895. Après avoir fait une charge à fond de train contre les Conventions dont il est l'adversaire éminent et le plus autorisé, l'honorable orateur disait :

« *Je reconnais que nous n'y pouvons plus rien. Nous sommes* « *liés par des contrats : ils sont signés. Nous sommes obligés de* « *les subir. Tout ce que nous pouvons demander, c'est qu'on* « *n'aggrave pas la situation actuelle.* »

Oui, la France est liée par des traités qui ont attiré des centaines de millions de l'Epargne francaise vers l'industrie des Chemins de fer; les déchirer, ce serait renier sa signature, ruiner son crédit, pire encore ! compromettre sa bonne et universelle renommée de loyauté. Cette solution que préconise l'école révolutionnaire que ne gênent pas les responsabilités du pouvoir délecte la clientèle des clubs. Elle est indigne d'être présentée, non seulement au Parlement, mais encore à une réunion comme celle-ci, réunion composée de bons Francais, d'excellents républicains, d'hommes de sens et de moralité ; je l'ai signalée en passant, cela suffit, n'en parlons plus ! Quant à moi, je ne pense pas que les dits contrats soient aussi mauvais que veut bien le dire M. Pelletan; les avis à ce sujet sont très partagés. Mais là où je suis d'accord avec M. Pelletan, c'est sur la nécessité absolue qu'il y a de ne pas aggraver la situation actuelle.

Messieurs, le Ministère du 22 Février, présidé par M. Jules Ferry, déclara aux Chambres qu'il allait ouvrir des négociations avec les grandes Compagnies de Chemins de fer, avec le ferme espoir qu'il en sortirait des conventions équitables, respectueuses des droits de l'Etat.

Fidèle à la promesse contenue dans la déclaration ministérielle du 22 Février, M. Raynal, ministre des travaux publics, déposa sur le bureau de la Chambre, à la date du 11 juin, un projet de convention avec le Paris-Lyon.

Examinons les traits communs des conventions passées avec les six grandes Compagnies.

Deux idées maitresses dominent dans les contrats nouveaux :

1° Faire emprunter directement par les Compagnies aux lieu et place de l'État dont le crédit pouvait se trouver compromis par des émissions répétées.

2° Associer les Compagnies à la construction du 3e réseau — *ce qui diminue d'autant la charge de l'État — dont elles auront l'exploitation ; de telle sorte que les plus-values des deux premiers réseaux soient intégralemennt appliquées à l'atténuation de l'insuffisance du troisième.*

Les Conventions de 1883 déclarent les six grandes Compagnies concessionnaires de 12.687 k. de lignes en exploitation, en construction où à construire; voici les traits qui leur sont communs:

Les Compagnies s'engagent à fournir l'outillage et le matériel roulant nécessaires et à contribuer à la construction de la voie pour une somme de 25.000 fr. par kilomètre.

Des échanges de lignes font cesser l'enchevêtrement entre le réseau d'État et les réseaux ; de ce fait, cesse la concurrence qui s'était établie.

La distinction, créée en 1859, entre l'ancien réseau et le nouveau disparait pour l'Est, le Midi, l'Orléans et l'Ouest; elle subsiste encore pour le Nord et le Paris-Lyon. La garantie d'intérêt, pour ces Compagnies, ne portera en effet que sur une somme déterminée, celle jugée nécessaire à la construction de la partie du 3e réseau qui leur revient.

Sur les recettes nettes du compte unique, —compte unique résultant de la distinction abolie entre les deux réseaux — chaque Compagnie prélève les sommes nécessaires pour rémunérer le capital de sa dette et distribuer à ses actionnaires un « *dividende fixe* ». Remarquez bien, Messieurs, la différence capitale qui existe sur ce point, au profit des actionnaires, entre les conventions nouvelles et les anciennes. D'après les conventions de 1859, un revenu kilométrique *limité*, servant à assurer un dividende aux actions était établi d'après certaines conditions ; ce revenu réservé pouvait fort bien, pour des causes diverses, ne pas atteindre la limite convenue, d'où un *aléa* pour le dividende. Actuellement, cet *aléa* disparait, le dividende est fixé à *tant* pour la durée de la garantie d'intérêt accordée aux Compagnies, durée qui n'est pas la même pour toutes. Si les recettes nettes ne peuvent suffire au service de la dette et du *dividende garanti*, l'Etat intervient pour y subvenir. Vous ne voyez plus paraître le taux forfaitaire de 4,65 0/0 qui était la garantie de l'Etat attribuée au capital de premier établissement des lignes du nouveau réseau ; l'Etat paie une différence *quelle qu'elle soit.*

Le service de la dette et du dividende garanti assuré, s'il reste un surplus sur les recettes nettes, il est d'abord affecté au remboursement de la dette ; puis, après l'extinction de la dette, il appartient aux actionnaires jusqu'à ce que le dividende ait atteint un certain chiffre ; au-delà de ce chiffre, le partage commence dans la proportion de deux tiers pour l'Etat et d'un tiers pour la Compagnie, — le partage se faisait par moitié d'après les conventions anciennes.

Les dettes des Compagnies contractées sous le régime des conventions de 1859 sont arrêtées à 550 millions, le rembourse-

ment a lieu en travaux ou en argent. Au 31 décembre 1893, l'Etat avait retrouvé de ce chef, 380 millions.

Les Compagnies empruntent pour le compte de l'État, par l'émission d'obligations, le capital nécessaire pour la construction de la voie. La loi des finances fixe annuellement la somme à émettre. L'Etat supporte la charge de l'intérêt et de l'amortissement des obligations ; chaque année, il paie au moyen d'annuités, les sommes correspondantes à l'année précédente.

Un compte d'exploitation partielle est ouvert jusqu'à leur achèvement, pour les lignes concédées par les conventions et celles concédées en 1875. S'il se produit des insuffisances dans l'exploitation de ces lignes, ces insuffisances, au lieu d'augmenter les dépenses générales de l'année, sont comblées par une émission d'obligations dont le montant vient s'ajouter au capital d'établissement.

Cette combinaison, adoptée pour alléger pendant un certain temps les charges de l'exploitation, a été abandonnée en principe. Les insuffisances, venant, en effet, s'ajouter au capital de premier établissement, produisaient des intérêts. Cette accumulation de sommes productrices d'intérêts suivant la règle des intérêts composés devait finalement retomber, pour l'accroître, sur la garantie d'intérêt. On a agi sagement en supprimant en principe *le compte d'exploitation partielle* et en faisant supporter dès maintenant à la garantie une charge qu'elle aurait eu un jour à subir, considérablement alourdie.

L'imputation au compte *d'établissement*, sans limitation de durée, pour les travaux complémentaires est autorisée. La loi des finances fixe annuellement la somme attribuée pour ce genre de dépenses.

Le droit de rachat est réservé à l'Etat. S'il l'exerce, les Compagnies peuvent demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonte à moins de dix ans soit évaluée d'après le prix réel de premier établissement. Le remboursement des travaux complémentaires remontant à moins de quinze années était accordé aux Compagnies sous déduction d'un quinzième par année écoulée depuis qu'ils ont été faits.

Clause importante et qui fait que le rachat ne peut être une menace pour les actionnaires, c'est que l'annuité du rachat que le Gouvernement paierait à chaque Compagnie jusqu'à fin de concessions ne pourrait être inférieure à la somme nécessaire pour acquitter les charges des *emprunts* et le *dividende garanti*.

Telles sont, Messieurs, les grandes lignes de ces célèbres conventions, qualifiées de scélérates par quelques-uns, acceptées sans enthousiasme par la grande majorité, mais considérées après tout, comme la solution la plus heureuse aux difficultées financières soulevées par l'adoption du plan Freycinet.

*
* *

Messieurs, depuis la signature de ces contrats, un antagonisme déplorable règne sourdement entre les parties contractantes, au grand détriment des intérêts communs. Les professionnels de mesures violentes, les partisans de solutions qu'ils supposent devoir flatter une infime minorité turbulente, agitée, qui se paie toujours de mots ; les mécontents par caractère ou par intérêt de toute décision acceptée ; les grelotteux de la politique qui s'appuient sur les gros bataillons des niais et des ignorants, ces derniers toujours prêts à critiquer, pensant se ranger ainsi parmi les hommes de progrès ; la faiblesse des ministères qui gèrent, pour un semestre en moyenne, les affaires du pays, tous ces motifs ont créé autour des Compagnies une sorte d'atmosphère hostile. Telle est, peut-être, la cause originelle des difficultés financières de l'heure présente, car c'est grâce à elle qu'ont été écartées les solutions basées sur une claire compréhension des intérêts communs. Ecoutez, sur ce sujet, l'impression d'un ancien ministre dont le discours vient d'avoir les honneurs de l'affichage. Voici comment s'exprimait M. Loubet devant le Sénat dans la séance du 2 avril.

« *Messieurs, on s'est habitué, depuis un certain nombre d'an-*
« *nées, à considérer les Compagnies concessionnaires des Chemins*
« *de fer comme l'ennemi, au lieu de les traiter en associées de*
« *l'Etat, ce qu'elles sont, ou en fermières du domaine de l'Etat,*
« *ce qu'elles sont plus exactement encore. On les a considérées,*
« *dis-je, comme des ennemis qu'il fallait combattre. On a paru*
« *croire que chaque fois qu'on leur imposerait des charges nou-*
« *velles, on ferait œuvre pie et que ce serait autant de pris sur*
« *sur l'ennemi.* »

Messieurs, il n'entre pas dans les vues de ce discours, d'analyser par le menu les clauses des *Conventions de 1883*, mais d'examiner leur influence sur les rapports financiers des Compagnies avec l'État et l'Épargne.

M. Pelletan, dans son discours du 6 décembre 1894, lors de la discussion générale du budget, articule en ces termes clairs et précis l'objection capitale opposée aux conventions :

« Qu'est-ce qui a été versé pour construire les Chemins de fer dans ce pays par ceux qui sont devenus actionnaires des grandes Compagnies ? Une somme de 1 milliard 600 millions.

« Quelle serait la charge de cette somme à 4 0/0, c'est-à-dire à un taux avantageux, ou à 3 0/0, le taux de la rente ? Ce serait une annuité de 50 à 66 millions.

« Quels sont les dividendes distribués aujourd'hui aux Compagnies en vertu de la garantie d'intérêts ? Ils s'élèvent à 155 millions, c'est-à-dire que l'écart entre le revenu normal du capital-actions dépensé par les Chemins de fer et le revenu que les gouvernements précédents ont procuré aux Compagnies, s'élève précisément à la somme que vous êtes obligés de fournir en vertu de la garantie d'intérêts.

« Vous comprenez bien qu'un bénéfice aussi élevé a exercé son action sur la valeur des titres. Le bénéfice s'est capitalisé naturellement dans le prix des actions en Bourse. Que valent-elles aujourd'hui ? La somme de 1 milliard 640 millions versée par les actionnaires vaut actuellement plus de **4 milliards** ! Il y a un boni de 2 milliards 600 millions dont la garantie d'intérêts fait tous les frais. »

A mon avis, le raisonnement de M. Pelletan est totalement inexact : je vais m'efforcer de le prouver. Il serait admissible, dans la seule hypothèse que les actions de chemins de fer, émises depuis près d'un demi-siècle, n'aient pas changé de main. En est-il ainsi ? Non, assurément. La mort, les donations, les dotations, les échanges de valeur ont fait passer ces titres par bien des mains. Au moment précis où ils changeaient de possesseur, ils prenaient entre les mains du nouveau possesseur, une valeur qui était celle de la Bourse à ce moment même. Ainsi, quand vous achetiez une action quelconque en 1883, vous versiez bel et bien l'argent qu'elle cotait à la Bourse le jour de l'achat. Vous receviez contre cet argent un titre qui ne valait plus les 500 francs, du jour de l'émission, mais les centaines de francs payés par vous. Eh bien ! Messieurs, c'est le capital obtenu en multipliant le nombre des actions par leur valeur en Bourse à l'époque des conventions, c'est ce capital-là que les Conventions vinrent saisir ; c'est lui qu'il est juste de considérer et non le capital primitivement versé un demi-siècle avant. Ce capital, — absolument prospère en 1883, nous l'avons vu, — ce capital qui s'était privé de 955 millions de bénéfice pour construire le nouveau réseau, était engagé par les conventions nouvelles dans des affaires pleines de risques : il était de toute justice de ne pas le dépouiller totalement. Les Compagnies avaient le droit de repousser les nouveaux contrats. Si elles l'avaient fait, que serait-il advenu ?

Si l'on veut mesurer l'étendue du bénéfice accordé au capital-actions par les *Conventions de 1883*, il faut prendre le

cours moyen des actions dans le premier semestre de 1883 et le taux de la rente correspondant :

L'Action	de l'Est valait	727 fr.
»	du P.-L.-M.	1.441
»	Midi	1.134
»	Nord	1.818
»	Orléans	1.261
»	Ouest	778

Le 3 0/0 perpétuel, qui constitue le cours régulateur était descendu jusqu'à 78 fr. 80, j'établis mes calculs en le cotant à 80 francs. Il nous manque encore un facteur pour résoudre le problème, c'est le quantum du dividende garanti, le voici :

Est	35 fr.	50
P.-L.-M.	55	
Midi	50	
Nord	54	10
Orléans	56	
Ouest	38	50

A cette date, 100 francs de rente perpétuelle rapportaient 3 fr. 75, il nous faut trouver combien rapportaient 100 francs d'une action des Compagnies. La règle d'intérêt que j'ai résolue donne les chiffres suivants :

Alors que	100 fr.	de rente 3 0/0 perpétuel	rapportent	3 fr.	75
	100	d'action de l'Est	—	4	80
		— Paris-Lyon	—	3	80
		— Midi	—	4	40
		— Nord	—	2	97
		— Orléans	—	4	44
		— Ouest	—	4	90

Voilà le calcul qu'il fallait faire pour répondre à M. Pelletan : il n'a pas été fait.

Si nous comparons maintenant les *dividendes réservés* par les conventions de 1859 aux *dividendes garantis* par celles de 1883, nous arrivons à former le tableau ci-joint :

Dividende de 1859.	— Dividende de 1883.	
Est. . . .	38	35 50
Paris-Lyon.	47	55 pas eu recours à garantie antérieurement.
Midi . . .	35	50
Nord . . .	50	54 10 pas eu recours à garantie antérieurement.
Orléans . .	51 80	56
Ouest . . .	35	38 50

Laissant de côté le Paris-Lyon et le Nord qui,n'ayant jamais eu recours à la garantie, devaient être mieux partagés, nous ne trouvons une grosse augmentation que pour le Midi, augmentation justifiée par un accroissement de trafic considérable qui lui avait permis d'éteindre sa dette envers l'État.

Il est encore une chose de fait que l'on peut opposer à M. Pelletan. Que se passe-t-il à l'ouverture d'une succession ?

Vous le savez, l'Etat intervient justement pour prélever un 0/0 variable suivant le degré de parenté existant entre le défunt et son ou ses héritiers. Se trouve-t-il des actions de Chemins de fer dans la succession? Comment le fisc va-t-il s'y prendre pour prélever l'impôt? Il attribue aux actions leur valeur en Bourse le jour de l'ouverture de la succession.

Si donc, l'État, lorsqu'il s'agit de prélever un impôt sur un titre, prend la valeur réelle de ce titre au moment de le frapper il est de la plus vulgaire équité de considérer cette même valeur réelle lorsqu'il vient le saisir pour l'engager dans une opération pleine de risques,et c'est sur cette valeur-là que doit porter la garantie que l'État offre.

Il est un autre grief, séduisant au premier abord, que l'on adresse aux Conventions. En garantissant, dit-on, un dividende fixe aux actions, qu'importe au capital que l'exploitation soit bonne ou mauvaise ! Cette objection n'est rien moins que spécieuse ; tout au plus serait-elle valable pour les deux Compagnies du Midi et de l'Orléans dont la garantie, d'après un jugement célèbre rendu dernièrement, semble devoir fonctionner jusqu'à fin de concession. Vous admettrez bien que la règle économique adoptée par les hommes considérables que leur science et leur honorabilité a placés à la tête des Compagnies n'est pas : « Après nous la fin du monde ! » Pour juger la valeur de cette objection, il ne faut pas perdre de vue deux choses : le droit de rachat que s'est réservé l'Etat et la durée de la garantie d'intérêt variable pour les diverses Compagnies, — elle finit en 1915 pour le Nord et le Lyon, en 1934 et 1935 pour l'Est et l'Ouest.

Supposez les Compagnies assez follement imprévoyantes pour ne pas s'efforcer de ne plus recourir à la garantie ; qu'arriverait-il aux actionnaires quand celle-ci prendrait fin ? Ils seraient menacés de ne plus toucher aucun dividende ou d'en toucher un considérablement diminué. Enfin, dans le cas de rachat par l'État, rachat justifié par une gestion mauvaise ou une dette trop forte et non couverte — au terme de la concession, une liquidation désastreuse s'ouvrirait

pour le capital. Celui-ci n'aurait plus, en effet, l'outillage, le matériel roulant et le bénéfice des cinq dernières années d'exploitation à son actif ; or, ces deux éléments sont pour les actionnaires les réserves suprêmes de l'avenir.

Ainsi, Messieurs, l'inconvénient réel d'une rémunération fixe pour le capital, disparait par la limitation de la durée de la garantie et la possibilité du rachat.

A la veille de signer les Conventions, beaucoup se faisaient des illusions sur leurs conséquences, tant pour les Compagnies que pour l'Etat. Il ne serait peut-être pas exagéré d'avancer que quelques-uns les combattaient et poussaient au rachat des réseaux, précisément pour faire bénéficier l'Etat de cette prospérité qu'on croyait ne pas devoir finir. Malheureusement, pour nos affaires, ceux qui les traitent montrent trop souvent de ces espérances vagues et de ces illusions folles.

Ecoutez ce que disait le Ministre des travaux publics d'alors, avec la meilleure foi du monde :

« *Au point de vue des profits de la Compagnie de Paris à* « *Lyon, je veux faire connaître à la Chambre, d'après des cal-* « *culs fort bien faits et très exacts, quelles seront les conséquen-* « *ces de la convention soumise au Parlement.* » — « *En 1890, la* « *part de l'Etat dans les bénéfices sera de 27 millions.* »..., Or, Messieurs, à cette date, la Compagnie P. L. M. avait une dette de 80 millions envers l'Etat.

M. Léon Renault, supputant les pertes que devraient subir les Compagnies pour recourir à la garantie d'intérêt, disait : « *Il n'y a rien à redouter, et les conventions ne font que donner acte* « *d'une situation acquise et qui a été garantie aux Compagnies* « *parce qu'elle leur appartenait.* » Or, Messieurs, l'ensemble des dettes des Compagnies est aujourd'hui de 530 millions sans compter les intérêts.

Mais, parce que l'Etat n'a pas su calculer, parce qu'il a manqué de prévoyance, faut il faire un crime aux Compagnies d'avoir défendu les intérêts des 18 milliards d'Epargne qui leur étaient confiés ? L'honorable M. Buffet, un des adversaires énergiques des Conventions, disait au Sénat que si les administrateurs avaient perdu de vue le sentiment qui devait les guider — celui de la défense des intérêts de leurs obligataires et de leurs actionnaires — ils auraient agi comme « *des insensés et des malhonnêtes gens.* »

Personne ne pouvait prévoir la longue crise industrielle, commerciale et agricole qui s'est produite et dont les consé-

quences furent désastreuses pour les recettes des Chemins de fer. Si le 3e *réseau* avait été concédé à des Compagnies nouvelles, c'était la ruine pour elles. Si l'État l'avait exploité, après l'avoir fait construire au détriment de son crédit épuisé par des emprunts répétés, c'était nous créer une situation financière dangereuse pour la sécurité même de la Patrie qui exige de bonnes finances. Puisque la faute capitale avait été commise de construire un troisième réseau coûteux; puisque, négligeant l'exemple que nous donne partout la nature de conduire vers les grands courants de circulation, les eaux, par des canaux restreints; ou le sang, par des veines minuscules; puisque nous avions dédaigné la voie économique, la voie étroite, les *Conventions de 1883* étaient la moins mauvaise combinaison qu'on pouvait adopter. Elle a même été bonne pour les Compagnies, disent les mangeurs de monopole, leurs actions ont monté. Pour leur répondre, il suffit de jeter les yeux sur l'unique régulateur des valeurs, la rente 3 0/0 perpétuel. Elle cotait 78 fr. 40 en Janvier 1883, elle dépasse aujourd'hui 103 fr.; voilà ce qui explique la hausse des actions de Chemins de fer qui ont régularisé leurs cours sur celui de la rente.

« Les Conventions de 1883, dit excellement l'éminent directeur de l'*Economiste européen*, ayant dégagé le Trésor des effroyables dépenses extraordinaires des Chemins de fer qui obligeaient l'Etat à faire appel, chaque année au crédit public, ont permis aux divers gouvernements qui se sont succédé depuis 1884, de régulariser la situation financière de l'Etat, de consolider la partie exigible de sa dette flottante et, enfin, de pratiquer des conversions heureuses pour le Trésor et d'atteindre, en 1890, l'unification budgétaire tant désirée. »

Et les dettes des Compagnies envers l'Etat ? direz-vous; ne viennent-elles pas assombrir le tableau radieux que vous venez de nous présenter ? Ces dettes, Messieurs, nous en parlerons dans un instant.

Les *Conventions de 1883* ont permis de construire en 10 ans près de 10,000 kilomètres de voies ferrées : le réseau exploité, en effet, avait une longueur de *26,692 kilomètres* en 1883, elle est de *35,394* en 1893. Est-ce donc rien qu'un pareil résultat ?

Quelle a été la part des dépenses de l'Etat pour ces constructions ? La réponse se trouve à la page 78 du rapport de M. Cornudet sur les garanties de chemins de fer ; elle est de 1,207 millions, obtenus, vous le savez, à l'aide d'émissions d'obligations faites par les Compagnies que l'Etat rembourse par annuités.

Messieurs, pendant ces dix années, l'Etat a recueilli des impôts perçus sur l'industrie des chemins de fer une somme qui dépasse 1,700 millions — impôt de grande vitesse, impôt de 4 0/0 sur le revenu, droits divers sur les titres, timbre, récépissé de voiture, etc, etc.

Messieurs, les adversaires des conventions parlent toujours des charges qu'elles imposent à l'Etat ; il est juste de constater qu'elles ne sont pas improductives.

Quant au pays, a-t-il bénéficié ou perdu, grâce à l'état de choses créé par les Conventions de 1883 ? Il faudrait pour répondre à cette interrogation vous lire l'exposé lumineux présenté au Sénat par M. de Freycinet, dans la séance du 20 mars dernier, aux applaudissements de presque toute la gauche et du centre. Messieurs, je vais vous donner deux chiffres qui vous permettront de vous faire une conviction.

Les tarifs de 1893 comparés à ceux de 1877 présentaient une diminution de 250 millions dans les transports : c'est là une réelle économie pour le pays. D'autre part, pendant le même laps de temps, quel est l'acroissement de charge que représente l'industrie des chemins de fer ? Tout compte fait, ce calcul a été établi devant le Sénat sans rencontrer de contradiction — en tenant compte de tout, l'accroissement de charge a été estimé à 116 millions. Rapprochez ces deux chiffres, vous aurez le bénéfice net que fait le pays en 1893 par rapport à 1877 ; il est de 134 millions.

Messieurs, il faut, pour que le calcul précédent soit concluant, il faut pour que le bénéfice de 134 millions soit une réalité que l'Etat — c'est-à-dire finalement le contribuable — ne perde pas par le jeu de la garantie d'intérêt ce qu'il a gagné par ailleurs. Quelle est la dette des Compagnies, sur quelles garanties repose-t-elle ?

Les dettes particulières de chaque Compagnie s'élèvent aux sommes suivantes au 1er août 1894 :

Est.	107.111.000	francs
Ouest.	107.969.000	
Orléans	116.481.000	
Midi	126.196.000	
P.-L.-M.	72.768.000	
Total	530.525.000	francs.

Remarquez, Messieurs, que le Nord n'a jamais eu recours à la garantie d'intérêt.

Cette dette est garantie par le matériel roulant et l'outillage

des grandes Compagnies : voici quelle est sa valeur à la date du 31 décembre 1893.

Est. . .	288.933.576 francs.
Ouest . .	246.478.000
Orléans .	246.418.242
P.-L.-M.	588.581.158
Midi . .	175.476 518
Total .	1.545.937.494 francs.

Ainsi, une dette de 530 millions en présence d'une garantie de 1.545 millions, telle est la situation de l'État envers les Compagnies. Il est une autre garantie bien plus considérable, c'est le *réseau lui-même*. En vertu des Conventions, l'État a toujours le droit de rachat ; dans le cas où il viendrait à l'exercer, pour se couvrir de sa dette, il est de toute évidence qu'il ferait rentrer en ligne de compte, pour le calcul de l'annuité qu'il aurait à verser, le montant de la dette de la Compagnie qu'il rachèterait.

Certes, la garantie d'intérêt a le gros inconvénient d'alourdir nos budgets, mais jusqu'à l'heure présente, personne ne peut dire que l'État a fait un placement à fonds perdu ; non, il a fait un bon placement productif de 4 0/0 d'intérêt.

Mais si la situation n'est pas mauvaise pour l'État, si ses *rapports financiers avec les Compagnies* n'ont pas lieu d'inquiéter, il n'en est pas tout à fait de même *des rapports financiers des Compagnies avec l'Épargne*. Messieurs, il n'y a rien de rassurant à voir une dette de 530 millions qui, avec avec les intérêts, s'élève à environ 700 millions, en fasse d'un actif de 1.545 millions. Il y a là une situation qu'on ne doit pas laisser s'aggraver.

Il ne faut pas que les titres de chemins de fer, — rappelez-vous bien cela, Messieurs, car c'est ce qu'il vous faut retenir surtout de ce discours — que ces titres qui marchent sur un pied d'égalité avec la rente perdent de leur valeur ; il ne le faut à aucun prix pour l'Epargne privée ! Que faut-il faire pour cela ?

Je répète encore une fois ce que disait M. Loubet :

« On s'est habitué, depuis un certain nombre d'années, à considérer les « Compagnies concessionnaires de Chemins de fer comme l'ennemi, au « lieu de les traiter en associées de l'Etat. »

Eh bien ! c'est une grave erreur, erreur préjudiciable aux intérêts communs.

L'Etat se venge par des tracasseries de son impuissance à rien réformer : « Faites des économies», dit-il aux Compagnies ?—Il ne cesse d'accumuler les charges sur elles !! — Des économies ! mais, Messieurs, le sévère rapporteur, M. Cornudet, constate que, de 1884 à 1887, les Compagnies ayant recours à la garantie d'intérêt ont fait d'elles-mêmes 60 millions d'économie. Est-ce à dire qu'il n'y a plus rien à faire ? — Non. — Je suis même profondément convaincu que si l'État, agissant en bon et loyal associé, voulait examiner les frais généraux des administrations centrales des Compagnies, il pourrait exiger — car, c'est lui qui paie les insuffisances de recettes — des économies très sérieuses. Il est suffisamment armé pour le faire, car le Ministre des Travaux publics exerce vis-à-vis des Compagnies un triple pouvoir financier, technique et commercial. Cela est tellement vrai, qu'il y a un an environ, l'Etat a pu obtenir des diminutions importantes dans l'administration centrale du Bône-Guelma.

Les économies n'ont pas continué, pourquoi ? Parce que des lois nouvelles sont intervenues, nécessitant des dépenses nouvelles ; parce que l'application de certains règlements ont amené des accroissements de dépenses considérables ; parce que l'on a multiplié au-delà des besoins, cédant à des exigences politiques, la circulation des trains sur trop de lignes ; parce que les lois de 1879 et de 1880 en dégrevant complètement la navigation intérieure ont créé une concurrence déloyale et violé le principe de l'égalité de tous devant les charges ; parce que l'on n'a pas le courage de renoncer à la construction de certaines lignes d'un prix fou, d'abandonner totalement quelques autres projets inutiles et de construire le reste méthodiquement et avec économie ; parce qu'enfin, les Compagnies n'apportent pas dans l'administration de leur réseau la sage économie que le Nord apporte dans l'exploitation du sien. Messieurs, tant que nous aurons des ministères éphémères, momentanés, il ne faut espérer aucun changement. Et cependant, le temps presse, les nuages s'accumulent à l'horizon financier ; encore quelques années d'absence d'esprit de suite et la valeur des titres des Chemins de fer pourrait se trouver compromise.

Une bonne politique financière rendrait enfin possible une conversion des obligations 3 0/0 en 2 3/4, d'où une diminution de charge pour l'État d'environ 50 millions.

Messieurs, de cette étude, il me semble résulter que, à à l'heure présente, les rapports financiers des Compagnies avec l'État et l'Épargne ne sont nullement inquiétants: gardez donc vos titres, ne les jetez pas sur le marché aux appels volontairement alarmistes de la spéculation. N'oubliez pas, cependant, que l'état de choses actuel ne saurait se prolonger indéfiniment sans danger. Ah ! si nous n'étions pas un pays qui semble se désintéresser de ses propres affaires, chez qui l'instinct de la conservation semble s'amoindrir, qui tourne le dos à la politique générale et qui se passionne pour une politique de potins et de personnes ! ! je n'aurais aucune crainte : les solutions sages, pratiques, équitables pourraient s'imposer par la force d'une opinion publique, consciente d'elle-même.

Il en est une qu'il faut écarter à tout prix comme *contraire* aux intérêts du pays : c'est le *rachat*. Je n'en dirai qu'un mot, mais je dois le dire sous peine d'être incomplet. En principe d'abord, je repousse le *rachat*. J'estime que l'embrigadement des forces industrielles et commerciales du pays par l'État serait la plus désastreuse des solutions : c'est le rêve des collectivistes.

La question de principe écartée, voyons quel bénéfice en retirerait la communauté. Messieurs, rappelez-vous que la France a une dette de 31 à 32 milliards pour laquelle le domaine des Chemins de fer constitue une réserve considérable, la seule qui nous permette d'envisager sans trop d'effroi le fardeau de cette dette.

Chaque année, les Compagnies amortissent leurs emprunts au profit de l'État ; à partir de 1955, les grands réseaux lui feront successivement retour, exempts de charges. Celui-ci sera donc possesseur d'un superbe patrimoine produisant un revenu de 800 millions environ — quelle bonne aubaine pour nos budgets ! A quelque combinaison qu'il s'arrêtera, il n'y aura que bénéfice considérable pour lui, qu'allègement de plus de moitié de sa dette énorme dans un temps très court.

Le *rachat* compromettrait cet avenir radieux, nous enlèverait cette ancre de salut qui retient la fortune de la France : les voies ferrées.

L'Etat est mauvais commerçant, vous le savez ! que deviendraient entre ses mains les recettes? Qu'adviendrait-il chez-nous des tarifs ? alors que chez des voisins où le principe d'autorité est plus vivace, nous avons vu les tarifs s'abaisser, produire des moins-values et nécessiter des rehaussements.

L'Etat exploite plus chèrement que les Compagnies. J'en trouve la preuve dans la comparaison des coefficients d'exploitation du chemin de fer de l'Etat à ceux des grands réseaux. On appelle coefficient d'exploitation le rapport des dépenses d'exploitation à la recette brute.

Or nous avons :

	1884	1893	1894
Coefficient, Etat.....	88	77,4	77,4
— Compagnies....	55,7	56,7	56,7

Ces chiffres ont par eux-mêmes une éloquence qu'il ne faut pas amoindrir par des phrases. L'Etat exploite en grand seigneur, en grand seigneur prodigue d'un bien qui est celui de tout le monde.

On met en avant, pour justifier le rachat, l'intérêt de la défense nationale ; on nous cite volontiers l'exemple de l'Allemagne. La vérité c'est que la concentration des Chemins de fer entre les mains de l'Empire a eu surtout pour objet des considérations politiques. En France, l'administratirn centrale est armée de droits très étendus à l'égard des Compagnies ; son contrôle est à la fois technique, commercial et financier. Les lois du 14 Novembre 1872, du 15 Mars 1875, du 3 Juillet 1877, etc., etc., font passer les Chemins de fer sous les ordres du Ministre de la Guerre en cas de mobilisation.

Les actionnaires, dira-t-on, s'opposent peut-être au rachat par intérêt personnel ? Voilà une de ces légendes que l'on fait courir dans certains milieux avec assez de succes, j'en conviens. Examinons quelle part de vérité elle renferme. Les conditions de rachat posées par les conventions de 1883 sont les suivantes. Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par chaque Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les résultats des deux plus faibles années et on établira la moyenne des autres. Les Compagnies pourraient, en outre, demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans révolus fut évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

Enfin — clause importante et qui fait tomber la légende,— l'annuité de rachat que l'Etat paierait jusqu'à fin de concession ne pourrait être inférieure à la somme nécessaire pour acquitter les charges des emprunts et le dividende garanti. Donc, actionnaires et obligataires, si la hideuse spéculation agite

devant vous le spectre du *rachat,* gardez vos titres, ne les jetez pas sur le marché pour enrichir les sans-patrie de la finance. La France vous les a garantis par sa signature dans les conditions que je viens de vous dire. Le *rachat* n'a donc pas lieu d'effrayer les actionnaires ; leurs titres seraient transformés en véritables obligations jusqu'à la fin des concessions.

Pour achever la démonstration, capitalisons les titres d'après le dividende garanti, en prenant le taux de la Rente à 3... (il est au-dessous); la comparaison de la valeur des titres ainsi calculés avec la valeur de ces titres aux cours actuels montrera de quel côté est l'intérêt de l'actionnaire.

	Nord	P.-L.-M.	Est	Ouest	Orléans	Midi
Cours de conversion. . .	1.803	1.833	1.183	1.283	1.866	1.666
Cours actuels (11 Avril) .	1.827	1.523	980	1.095	1.595	1.335

Le rêve avec lequel on berce la misère des classes laborieuses, c'est le retour à l'Etat des mines, des chemins de fer, des assurances, enfin de toutes les sources de l'activité humaine : voilà, parait-il, le grand et l'unique remède à tous les maux. Cette chimère à mes yeux, a le grand tort de détourner l'attention des travailleurs des réformes nécessaires. En rêvant, la haine au cœur et le blasphème à la bouche, ils négligent le grain de mil qui, lui, est une réalité, quelque chose de tangible, un pas vers le bien-être. Messieurs, la grande armée, l'admirable armée des ouvriers et employés de chemins de fer, que je salue en passant avec respect, trouverait-elle des conditions meilleures sous la tutelle de l'Etat ? Je réponds : non, — sans hésiter. -- Et pourquoi donc? -- Messieurs, l'Etat ne peut faire de largesses, augmenter les salaires ou les pensions qu'avec l'argent des contribuables. Vous savez qu'avec des budgets qui ne donnent plus d'excédents, qui se soldent par des déficits depuis dix ans, ces améliorations ne peuvent se produire qu'avec des impôts plus lourds ou nouveaux, impôts qui atteindraient ceux mêmes qui se disent l'objet de ces mesures de justice. C'est par centaines de mille que se comptent les salariés et les pensionnés de l'Etat ; le nombre s'en accroîtrait de plus de 300,000, si les Chemins de fer passaient sous sa direction. Les améliorations de salaires ou de pensions deviendraient encore plus difficiles dans l'hypothèse du *rachat.* Même aujourd'hui, dès qu'un relèvement de salaire ou de pension est proposé pour une catégorie de personnes, aussitôt d'autres catégories arrivent à la rescousse, demandant à participer à la même faveur. L'Etat, Messieurs, est obligé de s'immobiliser dans les salaires moyens et les pensions modestes.

La grande indnstrie, au contraire, n'a sous sa direction qu'un personnel relativement restreint : elle peut faire davantage pour ses ouvriers et ses employés, j'ajoute, en passant, qu'en fait de retraite, la dispersion des efforts donnnera des résultats bien supérieurs à ceux obtenus par la centralisation. Les grandes Compagnies ont-elles compris leurs devoirs envers leur personnel ? Je réponds par des chiffres. Elles donnent pour les pensions de retraites, pour les secours, pour les indemnités de maladie, les médicaments, les sommes suivantes :

Paris-Lyon-Méditerranée . . .	11.683.000 fr.	35 millions.
Ouest	4.451.000	
Nord	5.019.000	
Midi	4.157.000	
Orléans	6.011.000	
Est	4.332.245	

Ce sont là, Messieurs, des chiffres qui font honneur à notre industrie des chemins de fer. Il y a encore dans cette voie beaucoup à faire, j'insiste là dessus, et je dis que toutes les économies réalisables doivent se faire pour améliorer encore le sort de ces braves et honnêtes gens qui s'appellent les ouvriers des Chemins de fer. Le but vers lequel on doit marcher, c'est de faire du travail l'associé du capital et non plus un simple instrument producteur de bénéfices au profit de quelques-uns.

*
* *

Messieurs, je suis arrivé au bout de ma course et je vous remercie de l'attention soutenue que vous m'avez prêtée. La question en valait la peine : c'est la grosse question du jour, ce sera la question brûlante de demain. En vous traçant une esquisse des rapports financiers des Compagnies avec l'État et l'Epargne, j'ai voulu vous mettre en garde contre la spéculation toujours à l'affût de mauvais coups à faire. Je vous ai montré quelles garanties l'État avait accordées à l'Épargne engagée dans les Chemins de fer. La France ne saurait manquer à sa signature ; donc ne vous laissez jamais aller aux paniques qu'on ne manquera pas de faire naître. Si les contrats actuels qui lient l'État aux Compagnies doivent être révisés, eh bien ! malgré tout, grâce à je ne sais à quel bon génie qui inspire toujours la France dans les moments décisifs, ils seront révisés avec équité, justice et dans l'intérêt commun. Il y aurait là pour un ministre, digne du nom d'homme d'État,

une occasion solennelle de rendre service à son pays, mais les grands ministres sont impossibles avec une constitution qui les dévore en moins de six mois.

Pour résoudre cette question capitale et toutes les autres qui attendent des solutions indéfiniment ajournées, pour les résoudre toutes, s'impose une autre question : « *la Révision* ». La révision, dans un sens plus républicain et démocratique, est la planche de salut offerte à nos institutions. Elle est nécessaire pour donner au gouvernement une stabilité qu'il n'a pas ; au régime parlementaire une autorité qui lui échappe par suite de l'avortement des réformes. Il est impossible à des ministres éphémères de résoudre les graves problèmes de l'heure présente, absorbés qu'ils sont par le souci de la conservation ministérielle. La politique de couloirs exclut la politique de travail, de progrès. Si vous n'en êtes pas convaincus, que faut-il donc pour vous désabuser? La « hideuse banqueroute », comme disait Mirabeau, n'est pas à nos portes, mais le déficit est dans nos budgets. Les artifices de trésorerie à l'aide desquels on établit un équilibre trompeur ne sauraient longtemps résister à la brutalité des faits.

Je termine, Messieurs, par cette pensée de Cavour : « *Les « questions posées et non résolues sont implacables pour le repos « des peuples.* »

A. JUBAULT

Dieppe, 19 Avril 1895.

Imprimerie Dieppoise. — Directeur : Ed. DEQUEN

3 0112 061726680